INFORMES FINALES POST-MALVINAS

SECTOR		MLV
A	ARMARIO	
B	ESTANTERIA	
C	FICHERO	
D	ESTANTE	
E	CARPETA	
F	BIBLIORATO	
G	CAJA/ON	
H		
I	ALFABETICO	3
J	EJEMPLAR	
OBSERV.	C6/	3

C6/3

INFORMES FINALES

- Jefe Componente Aéreo Malvinas
- Departamento PLANES
- E.I de Mar del Plata
- Sector de Defensa Aérea Malvinas
- G2 Vigilancia y Control Aéreo
- B.A.M. Mar del Plata
- Radioaficionados
- Sector de Defensa Aérea Com. Rivadavia

INFORME FINAL DEPARTAMENTO PLANES

C6/3A

MEMORANDUM

Para información de:

JEFE COMPONENTE AEREO MALVINAS

PRODUCIDO POR:

Mayor D. HECTOR MARIO PERGOLINI

setiembre de 1982

NECESIDAD DE INFORMACION Y ANALISIS DE LA ACTIVIDAD Y DISPOSITIVO ENEMIGO.

1. El analisis del Conflicto MALVINAS, muestra que la Fuerza Aérea Argentina actuó ofensivamente con cierto éxito, especialmente en la lucha contra la Flota de Gran Bretaña, si bien no puede hacerse extensivo este concepto el enfrentamiento global habido contra la TASK FORCE, puesto que no se pudo impedir el desembarco, el avance y toma de posición por Unidades de tierra y finalmente la caída de Darwin, Puerto Argentino y las Islas en general.

2. Asi se atacaron diferentes tipos de destructores, fragatas y portaaeronaves, quedando prácticamente intacta la capacidad logística de desembarco y movilidad, que una vez en tierra y organizada, produjo resultados espectaculares.

3. Entre los ataques exitósos aún a pesar de las pérdidas, se cuentan:

1°) 1° de Mayo: Ataque a buques frente a Puerto Argentino (Objetivo señalado por la ROA)

2do) 1° de Mayo: Ataque a buques al Sur de Puerto Argentino (Objetivo señalado por la ROA).

3°) 16 de Mayo: Ataque a buques al Sur de Puerto Argentino (Objetivo señalado por la ROA)

12?

4°) 21 de Mayo: Ataque a buques en San Carlos (Objetivo señalado por el Ejército).

5°) 24 de Mayo: Ataque a San Carlos y buques en Canal San Carlos (Objetivo señalado por OCAA HOWARD).

-///-

91

6°) 25 de Mayo: Ataque a buques en Isla Elefante (Objetivo señalado por Observador Naval).

7°) 28 de Mayo: Ataque a tropas en DARWIN (Objetivo señalado y guiado por propias Fuerzas).

8°) 30 de Mayo: Ataque a PAL (posible INVINCIBLE) (Guiado por SUPER ETENDART).

9°) 08 de junio: Ataque a buques y tropas en FITZ ROY (Objetivo señalado por ROA y Ejército).

4. Conforme a lo desarrollado en el párrafo anterior, se nota que en general para esos ataques hubo información precisa y en oportunidad de la presencia de Blancos rentables proporcionada por observadores visuales o bién por radar.

5. Pero debe también mencionarse que fué sumamente importante el porcentaje de salidas fallidas por no encontrar el blanco y la capacidad ofensiva de combate no utilizada durante días enteros por no asignarse OOMM o no poder describirlos y ubicarlos con precisión suficiente.

6. Por otra parte en la guerra como en cualquier actividadhumana, decide mejor quien posee mejor información, es decir quien comprende y valora a la situación con todos sus matices. Esta entre otras cosas está conformada por una voluntad creadora que se opone a la propia y que tratará de presentar la menor cantidad de blancos rentables en cuanto a oportunidad, duración magnitud, vulnerabilidad y recuperabilidad, que sus posibilidades le permitan.

7. Si una fuerza enemiga despliega por ejemplo 10 objetivos en una determinada área y los propios medios detectan, atacan y destruyen a uno de ellos, deberá pensarse que la efectividad como Fuerza ha sido de un 10 % aunque la escuadrilla en sí fué un 100 % eficáz.

8. Asi una de las experiencias más dolorosas del Teatro MALVINAS es que se tuvo un conocimiento muy reducido, casi nulo de las actividades de superficie del enemigo, no solo en el marco de sus vías logísticas lejanas, sino especialmente en el cam



po principal del combate y la zona de comunicaciones dentro del Teatro.

9. Se comprende que obtener información es una responsabilidad de todas las Fuerzas que actúan en el marco conjunto, pero por otra parte siendo el médio aéreo el ejecutor del ataque y la Fuerza Aérea el organismo principalísimo responsable de llevarlo a cabo, se llega a comprender que la obtención de información debería ocupar un lugar de privilegio entre las tareas, funciones y concepción del desarrollo futuro de la Fuerza.

10. Se ha mencionado "conocer la situación", en lo que al enemigo se refiere ello significa que es imprescindible adquirir la capacidad de saber que es lo que estuvo y está haciendo y transmitirlo en forma oportuna y discreta, con lo que se lograría un mejor aprovechamiento del esfuerzo bélico disponible y aplicado.

11. Esta necesidad de información para ser satisfecha debe ser encarada con medios y sistemas que deben complementarse y/o reemplazarse para poseer alternativas que cubran todas las gamas de oposición enemiga. Los aspectos a cubrir son:

1°) Fotografía en todas sus gamas y espectros.

2°) Análisis espectro electromagnético.

3°) Análisis espectro infrarrojo.

4°) Sensores acústicos.

5°) Sensores TV.

6°) Observación visual.

12. Este tipo de información, podría ser obtenido por sensores, portados en vectores tales como:

1°) Satélite.

2°) Aeronáves específicamente fotográficas.

3º) Aeronaves SIGINT.

4º) Radares en tierra y en vuelo con capacidad de búsqueda aérea, de superficie, antipersonal.

5º) Drones guiados desde tierra y desde el aire.

6º) Aeronaves de combate, Exploración y Reconocimiento y Transporte.

7º) Observadores visuales (GOE - Otras Fuerzas y ROA).

13. Se destaca en todo esto la necesidad de poseer no sólo el equipamiento, sino también la formación, el adiestramiento y el ingenio de aquellos que conciban y ejecuten el empleo.

14. Con los sistemas y medios enunciados se lograría conocer la situación en el campo de combate y líneas de comunicaciones del Teatro, buscando COMM rentables, pero también serviría de mucho en la lucha por la Superioridad Aérea tanto en la defensa como en el ataque, por la posibilidad de obtener información oportuna desde las proximidades de sus Bases.

15. En cuanto a los observadores visuales, se aprecia que:

1º) Es el médio idóneo para describir una situación dada con las particularidades y circunstancias que lo caracterizan.

2º) Debería poder guíar u orientar a las aeronaves en sus ataques.

3º) La ROA **podría** cumplir estas tareas pero se destaca que su función primaria se refiere a la defensa aérea.

4º) El GOE, sería el elemento orgánico idóneo para desarrollar esta capacidad por sí, o bien como gérmen de otro organismo.

5º) Las otras Fuerzas Armadas deberían poseer una capacidad de evaluación y adiestramiento acorde con lo que la Fuerza necesita, dado que a menudo se comportarán como proveedores de información.

- /// -

16. Se desea destacar finalmente que al adquirir éstas capacidades y establecer prioridades en cuanto al desarrollo de las mismas debería pensarse prioritariamente en el campo táctico pues allí los hechos y variantes se suceden con suma rapidez y fugacidad y es donde finalmente se ganan o pierden las batallas.

Mayor D. HECTOR MARIO PERGOLINI
(E. Air. 1621)

MEMORANDUM

Para información de: Jefe Componente Aéreo Malvinas.

PRODUCIDO POR:

Mayor D Mario Héctor PERGOLINI.

Setiembre, de 1982.-

Asunto: NECESIDADES DE POSEER ELEMENTOS PARA OBTENER INFORMACION EN LAS AERONAVES DE COMBATE.

1. La necesidad de información y análisis de la misma para producir una inteligencia, es común a todos los niveles actuantes en la guerra.

2. Asi desde el nivel Estratégico Nacional, al del Combatiente individual, se hace uso de conocimientos previos y otros obtenidos en el momento para extraer conclusiones y llegar a una resolución.

3. Se conoce además que a medida que se desciende de nivel, la velocidad de ocurrencia de los hechos se acelera tremendamente, con lo cual si no se dispone de la capacidad de observancia adecuada se arriba a soluciones siempre inoportunas y por ende no acertadas.

4. Por otra parte es nivel del combatiente, donde se generan los resultados que llevan al triunfo en la batalla y luego en la guerra.

5. Otro concepto aceptado universalmente es que una Fuerza Aérea es efectiva en su trabajo no cuando vuela, sino cuando destruye, vulnera, rompe, mata, neutraliza o niega; es decir cuando logra efectos que contribuyen a ganar la guerra.

6. Se aprecia que en la actualidad, cuando un ataque es ejecutado, rige en la Fuerza Aérea Argentina por diferentes causas, generalidad y ligereza en cuanto a la información que reciben las tripulaciones. Este aspecto en cuanto a inteligencia se refiere ha sido tratado en informes de la FAS.

7. Dentro de este contexto de ideas, el presente documento pretende concientizar sobre la necesidad de poseer en las aeronaves que operen en la guerra, en acción directa contra el enemigo, capacidad de información y análisis a bordo, para que complementadas con la inteligencia previa, las tripulaciones adopten soluciones acertadas y oportunas, que les permitan introducir las variantes necesarias para ejecutar su tarea al menor costo y el estudio posterior, contribuyendo asi con información adicional al proceso de inteligencia.

8. Durante las tareas de ataque, transporte, exploración u operaciones especiales, los tripulantes deberán ir resolviendo problemas y amenazas sucesivas, que se formalizarán en preguntas, cuya respuestas le permitirán diseñar o concebir, la táctica, maniobra y procedimiento a emplear.

C6 3.7

9. Tomando por ejemplo una aeronave en ataque a un OM de Superioridad Aérea defendido, que para el caso "CHILE" podría ser "IBAÑEZ DEL CAMPO"; se preguntará entre otras:

1º) ¿Cual es el dispositivo defensivo?.

2º) ¿Los CROTALE dónde están? - ¿Cambiaron de emplazamiento?.

3º) ¿Dónde esta su ROA?.

4º) ¿Tienen y dónde están los misiles de infantería?.

5º) ¿Dónde están los radares y de qué tipo son?.

6º) ¿Me están alumbrando los radares? - ¿Cuáles son?.

7º) ¿Pude penetrar por sorpresa las defensas? - ¿Hasta que punto?.

8º) ¿Dónde está el OM y el Blanco?.

9º) ¿ Que espoleta de proximidad tiene el CROTALE?.

10º) ¿Que avance angular tiene su espoleta de proximidad?.

11º) ¿Es sensible a que gama del infrarrojo? - ¿En qué banda o vantana trabaja?.

12º) ¿Qué ley de navegación tiene?.

13º) ¿Que retardo tiene el calculador de órdenes?.

14º) ¿Que armas de tubo hay y donde están?.

15º) ¿Está degradado el sistema en algún sector para poder aprovecharlo?.

16º) ¿Que orografía u obstaculos me ayudan o dificultan?.

10. Esta misma inquietud ocurrirá con la Caza Interceptora, con el dispositivo de superficie, etc, preguntas cuya respuestas le permitirá conocer y valorizar la situación que esta viviendo o encontrará.

11. Algunas de esas preguntas las responderá la inteligencia previa a la operación en sí, tanto lo que se produjo en la paz, como lo que se obtuvo en la guerra, pero otra porción importante y decísiva será la que obtenga en el momento de la operación en si a través de su aeronave, o por sistemas de apoyo (de superficie o aéreos).

12. Se llega asi a concebir a la aeronave laboratorio que con diferentes graduaciones en cuento a sofistiëación y por ende a prestaciones, indique a los tripulantes que situación esta viviendo y que puede esperar en el futuro inmediato. O sea, obtener informaciones para decidir.

13. Por otra parte debería pensarse en sistemas defensivos, activos y pasivos en las aèronaves (especialmente de combate y exploración) que accionen a voluntad y/o automaticamente (Chaff, bengalas, respuesta radar, firma infrarroja, etc.) que disminuyan la vulneravilidad ante el ataque enemigo y produscan engaño en sus sistemas.

14. Finalmente cabe enfatizar que para el buen resultado de estos diseños cobran especial importancia:

1º) El adiestramiento progresivo, permanente y estable de las tripulaciones, en los sistemas de armas, llegándose a concebir al Mayor Aviador Militar como miembro dé la dotación de combate, de manera que la utilización de su experiencia, no se agote en el grado de Capitán.

2º) La inteligencia previa que debe ser sumamente específica, actualizada y oportuna en cuanto a tácticas y técnicas para, actuando por comparación, extraer de los blancos de datos la información necesaria al nivel que sea.

3º)MLa integración de sistemas exclusivos que provean información, con las aeronaves atacantes para cubrir aquella gama que por sí las incursiones no pueden brindar (AWACS, PDO, Radares en tierra, Observadores, etc.).

Mayor D. HECTOR MARIO PERGOLINI
(Air 2126)

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Para información de:	MAYOR D HECTOR MARIO PERGOLINI
JEFE COMPONENTE AEREO MALVINAS	setiembre de 1982

CONCLUSIONES EXTRAIDAS DEL T.O. MLV EN CUANTO A VOLUNTAD DE LUCHA.

Generalidades:

1. Una guerra se gana quitándole al ENO, la voluntad de Combatir, y no mediante los daños que se le produzcan ya que éstos solo son objetivos parciales tendientes a lo primero y podría llegarse al caso extremo que aniquilando a casi toda una Fuerza Armada, la lucha no acabe hasta terminar con el último hombre u habitante, existiendo hechos en la historia que lo muestràn.

2. Si el resultado final deseado se refiere a la voluntad de combatir del enemigo, se comprende que podía llegarse al mismo de varias maneras posibles, pero todas concurrentes, y ser tan importante destruir bases aéreas, como producir efectos psicológicos puros.

3. Siendo así y puesto que el efecto final que se pretende, estará dirigido al hombre enemigo, será de importancia extrema, estudiar al mismo, su idiosincracia y la de sus jefes, es decir la forma de influírlos hacia donde se desea.

4. Por otra parte actuando en sentido inverso deben generarse las medidas para evitar la influéncia perniciosa en el propio.

5. Se aprecia que un hombre cuando actúa lo hace bajo una decisión volitiva conocida, pero además por un impulso subconciente donde por formación y/o reacción producto de su carácter y aún de una campaña subliminal, resuelve que actitud asumir.

- /// -

6. A menudo, el concepto de Patria o Nación o Sociedad lleva al combatiente al lugar de los hechos, otras veces lo hará una Ley, pero luego es necesario llevarlo a la lucha en sí misma, y allí intervendrán muchos factores, desde su formación, a la supervivencia, pasando por la conducción superior, la confianza en el país, la institución y el bienestar.

7. Debe entonces crearse o cimentarse la voluntad de lucha, y debe hacerse día a día con hechos concretos donde se alimente o mantenga esa voluntad de ofrenda inicial que el hombre hace de su vida y su sangre, pero debe enseñársele que no se le pide que muera, sino que mate.

Comportamiento Inglés en la Lucha.

8. Cuando el General MOORE habló por radio con el general MENENDEZ, ofreciéndole la oportunidad de rendirse, le expresó conceptos tales como:..."Sabemos como están sus posiciones defensivas, su munición, su estado general"..."Están rodeados", ... "hemos visto y han demostrado ante Uds y el mundo, la valentía del soldado argentino, por ello nada ni nadie los puede acusar" ..."Se en qué condiciones le ha tocado a Ud combatir"... ..."Estamos en el límite de la población"..."No queremos destruir a las Fuerzas Armadas Argentinas, les ofrecemos una rendición honrosa", pero si no lo hacen, comenzamos a atacar indiscriminadamente y la responsabilidad de la muerte de Argentinos, Ingleses y Civiles recaerá sobre Ud"...

9. Lo dicho en el párrafo anterior está incompleto más mantiene el sentido global del mensaje.

10. El momento elegido para radiar su mensaje fué inmediatamente luego de haberse producido la quiebra de las posiciones defensivas propias con abandono de la misma y de existir un alto el fuego de hecho.

11. Más tarde, en diarios argentinos de fecha 30 de agosto, apareció un comentario del general MOORE, atribuyendo al General MENENDEZ un "carácter egocéntrico" y asignando la victoria de sus fuerzas a la "Voluntad de lucha y profesionalismo" que poseen.

12. Este relato incompleto de los hechos y circunstancias, revelan a juicio del suscripto la preparación previa y medulosa del discurso, donde se llevó al conductor enemigo a adoptar la resolución ~~de~~ rendición, pero quitándole previamente todas las barreras, morales de obligación, responsabilidad consciente o subconscientes que pudo tener.

13. El enfrentamiento militar tiene sus particularidades y leyes en sí mismo, pero la confrontación de jefes en forma directa o indirecta, luego de superadas las barreras militares se transforma en un momento de crisis donde rigen todas las leyes de manejo que últimamente se han dado a conocer necesitándose un equipo de trabajo "especialista para ello". Al respecto se cree que los Ingleses tuvieron un grupo de lucha sicológico a nivel estratégico/táctico cuya función fué cimentar la propia voluntad de lucha y minar la del oponente.

14. Algunos de los hechos producidos que sirven como ejemplo para afirmar lo dicho son:

1°) Los ingleses habrían manifestado no querer matar a nuestros soldados debido a su juventud y al hecho de estar obligados a prestar servicio militar. Al menos lograron que las tropas argentinas lo creyeran.

2°) La infantería enemiga habría atacado de noche diciendo "No tirés ché..."No tirés que soy yó"... etc, se sumaba a esto que las primeras líneas han vestido uniformes propios obtenidos en Darwin, lo que aumentaba el desconCIERTO ~~cimiento~~.

3°) El empleo del batallón de GURKAS, con toda su tradición de brutalidad y deguello que se ocuparon de refrescar.

4°) El ataque de comandos a Isla Elefante donde se dejó ~~óse~~ personal vivo e indemne luego de haberlos hecho prisioneros. Luego de esto el personal sabía que los "ingleses no eran tan ~~rud~~os". malos"

5°) Se corrió el rumor que soldados ingleses pocos días antes de caer Puerto Argentino "daban comida a soldados argentinos y les permitían volver a sus líneas sin armamento"

6°) Difusión de noticias verdaderas y falsas, magnificando, negando o aceptando hechos a conveniencia.

7°) Empleo de emisoras Uruguayas de alta potencia, que incidían sobre las Islas.(Por el contrario las emisoras Argentinas casi no llegaban).

8°) Devolver en corto plazo a todos los prisioneros (inclusives Jefes de Regimiento y Bases) de Darwin y Georgias.

15. Después de estos hechos, el personal sabía que si bien los Ingleses eran enemigos, no eran malos ni mucho menos y que rendirse no sería tan difícil ni riesgoso. Deberán luego sumarse a estos los efectos de la lucha armada en sí misma para comprender el resultado final.

16. ¿Cómo fortalecían ellos su voluntad de lucha?. Se aprecia que partiendo de su patriotismo que es innegable, su idiosincracia y orgullo nacional agregaron:

1°) La formación, instrucción y adiestramiento.

2°) La especialización (profesionalismo).

3°) La experiencia anterior para el combate.

4°) El soporte logístico.

5°) La tecnología de avanzada.

6°) El soporte sanitario.

7°) La edad (personal en edad de adultez)

8°) Vestuario y equipo.

9°) La capacidad de transporte dentro y fuera del Teatro.

10°) En general las funciones de personal.

11°) El saberse apoyados por el mundo "civilizado".

12°) El sueldo y bonificaciones.

13°) La creencia que había asesores Rusos en las Islas.

14°) La creencia que el General Galtieri era un émulo de Hitler.

15°) La nacesidad de defender la población civil de las Malvinas.

16°) La democracia vs. el Totalitarismo (dictadura militar).

17°) La adecuada distribución del tiempo de combate, descanso y adiestramiento.

17. Podrían mencionarse más hechos, pero éstos son suficientes para demostrar que además de hablar de la Patria a un nivel puramente emocional, han racionalizado dicho concepto para llevar a sus hombres a querer ganar, organizando para ello sus disponibilidades.

Actividad Propia

18. ¿Que se hizo a nivel FFAA en las islas? Se emitieron folletos, panfletos, un periódico, algunas arengas, se enviaron cartas para el soldado argentino y nada más. Todo a nivel emocional puro.

19. ¿Cual fué el hecho más positivo que llenaba de regocijo a todo el personal? Los ataques de la aviación, la llegada de las aeronaves de transporte, el derribo de aeronaves enemigas, el ataque con Exocet desde la costa a una fragata, es decir toda muestra de éxito, de profesionalismo y capacidad combativa.

20. ¿La concentración en Plaza de Mayo y otras, significaron algo?. No demasiado, sobre todo por el descreimiento que tal muestra estuviera acompañada por una transformación profunda del hombre argentino y de la Fuerza en particular.

21. Cabrían otras preguntas a saber:

1°) ¿La formación del personal fué adecuada? en lo que a Fuerza Aérea se refiere, se puede decir que si, en es-

pecial los cuadros, pero aún debe ser objeto de mejoras.

2°) ¿Hubo adiestramiento y perfeccionamiento específico para la situación a enfrentar? En general no, si bien se trató de solucionar en base a la improvisación que nos caracteriza.

3°) ¿Hubo intento de fortalecimiento de la moral? Si, pero centrado fundamentalmente en lo religioso, no en muestras de eficacia.

4°) ¿El apoyo logístico fué el adecuado? No, por acción propia desorganizada y carente de prioridades que se ajusten a lo que una Fuerza debe hacer y además por la acción degradante enemiga.

5°) ¿Había experiencia anterior en guarra? -NO.

6°) ¿Había propaganda positiva que resalte los propios valores, éxitos y capacidades y otra negativa de odio hacia lo inglés que llevara a la lucha hasta el final, seguros de la victoria? No en la dimensión mínima necesaria, como para vislumbrar un resultado.

7°) ¿Creímos alguna vez ser ganadores? No, siempre se pensó que si la Flota Inglesa venía deberíamos en el mejor de los casos rendirnos ya que terminaríamos rodeados y aislados.

8°) ¿Teníamos unas FFAA organizadas y adiestradas profesionalmente a todos los niveles? En general la Fuerza Aérea y la Marina sí, mas no el Ejército, quien a su vez era mayoría.

9°) ¿Teníamos emisoras nacionales de alta potencia accionando sobre Malvinas? No, las unicas que se escuchaban aún en las radios mas pequeñas eran Uruguayas y Chilenas, en especial CARBE.

10°) ¿Hubo tropas y fuerzas de recambio para descanso, adiestramiento y combate? No , se puso todas las disponibili-

dades en un dispositivo, que se fué desgastando sin capacidad de reposiciones.

11°) ¿Cual fué el apoyo sanitario? Aparentemente fué bueno, más debe pensarse que como prevención no funcionó bien y además que todo se desarrollo en un dispositivo estático.

12°) ¿Hubo coordinación entre las Fuerzas? Al final se logró pero siempre con el buen criterio de olvidarse de los problemas y resquemores que desde siempre nos separaron y que por otra parte se sabía que nos volvería a separar en el futuro.

13°) ¿Hubo movilidad y transporte adecuados? No ni siquiera desde el comienzo y luego lo que se tenía se fue degradando.

14°) ¿Hubo capacidad, concepción doctrinaria y oportunidad de reponer aquellos sistemas o sectores que se fueron debilitando? Muy poca, solo a través de los escasos vuelos de abastecimiento.

15°) ¿Se cumplieron bienllas funciones de personal? En lo que a Fuerza Aérea y Marina se refiere en general sí, siempre acorde con lo conocido pero no fué suficiente.En Ejército fué problemático.

16°) ¿Era adecuada la edad del personal? Para el personal de tropas no, pues se aprecia que en la edad a la cual se realiza el sevicio militar, 2/3 años de vida, representan estos en la adolescencia o en el borde de la adultez, con todas las connotaciones de carácter y solitivas que ello trae aparejado.

17°) ¿Había motivación suficiente? Se aprecia que el personal destacado en las Islas Malvinas, no tenía una comprensión cabal del hecho político-histórico a nivel nacional e internacional que estaba protagonizando.

18°) ¿Sorprendieron las capacidades enemigas? Si, en especial en lo atinente a helicópteros, aviones, buques, electrónica, logística en general e información de las propias actividades.

22. Presentada la situación, a la luz de los acontecimientos y acciones enemigas, se llega a una resultante, donde no se luchó en la medida de lo esperado, concepto que a la Fuerza Aérea no le atañe mayormente, pero que tampoco puede desdeñar como base de análisis, sobre todo si debe actuar en el marco conjunto.

El Combatiente como desprendimiento armado:

23. Otro hecho a resaltar es que un combatiente cuando va a la lucha, lo hace como desprendimiento, como brazo armado extendido de una Nación, Pueblo, Sociedad, Fuerza o Grupo al cual pertenece; en este caso, un Argentino, de la Fuerza Aérea, de tal o cual Brigada, Grupo, Escuadrón, etc.

24. Representa en sí mismo lo más selecto y puro que la organización tiene, pero lleva tras de sí, el espíritu de la misma, y de nada sirve o será de muy poca utilidad accionar en su formación, instrucción y adiestramiento individualmente si cuando llega el momento cúlmine de la lucha, pesan negativamente sobre el todas las secuelas de corrupción que su organización pudiera tener; si sabe que algunos jefes, pares o subalternos civiles o militares, familiares, amigos y aún desconocidos medran, lucran, apuestan al Dólar o las acciones, mientras él lucha.

25. ¿Puede un combatiente ir al combate cuando sabe que aquello que le da capacidades, que lo haría menos vulnerable y más eficáz no ha sido objeto de tratamiento prioritario desde la paz? Si así lo hace y de hecho la Fuerza Aérea a través de sus combatientes lo ha demostrado, estaríamos ante un hecho algo inédito en la realidad mundial y nacional, donde un grupo se ofrenda por una sociedad que no ha pensado oportunamente en él.

26. Resumiendo toda sociedad y organización trabaja en cuanto a normas, usos y costumbres que le dán una fisonomía, una característica y desde esa posición el combatiente saldrá a la lucha con el respaldo de hecho, o con la varbalización no fecunda y se preguntará si todo su pais y toda su Fuerza tienen la voluntad racionalizada y concretada en obras pre y post conflicto que hagan válida la ofrenda que realiza.

27. Lo deseable, lo imprescindible es poseer una Fuerza Aérea con voluntad de combate, donde los aspectos que la lleven a actuar en el área de su responsabilidad específicade defensa, sean tratados con toda justeza, seriedad, desprendimiento y prioridad que se merece.

Vencer el miedo

28. Como todo hombre tiene miedo, para luchar eficazmente deberá vencerlo y en ese conflicto interno que sostiene, confluirán diferentes aspectos, donde adquirirán fundamentalmente importancia la formación y el sentido del deber, pero también las probabilidades que posee de sortear las sucesivas amenazas enemigas y realizar su tarea con éxito (capacidades y adiestramiento dan confianza).

Propuestas:

29. Enunciados y analizados algunos aspectos que hacen a la voluntad de lucha a modo de toma de conciencia, se propone la formación de equipos multisectoriales de especialistas para tratar el tema y proponer soluciones (médicos, psiquiatras, psicólogos, religiosos, abogados, aviadores, artilleros, Ejército, Marina, Fuerza Aérea, etc).

30. Se llega a concebir que la forma de tratar la cuestión debería hacerse en los siguientes niveles:

1°) En el de la formación/instrucción: No es nuevo tratar estos temas en la Fuerza Aérea y de hecho existe alguna orientación en el correcto sentido, pero sería conveniente hacerlo extensivo al pais como un todo, desde el niño al hombre, reslatando la necesidad de cimentar con hechos las pretensiones, el orgullo nacional, la necesidad de ser grandes, el desprendimiento por el prójimo, enfatizando en la necesidad de castigar la venalidad y tal vez gene-

C6.3.18

rando odio o reacción hacia aquellos que son nuestros enemigos.
No debe olvidarse que además de recibir su personal de la civilidad, la Fuerza se relaciona siempre con la misma por mil canales y en guerra éstos tendrán influencia en la propia voluntad tal como está dicho.

2°) En el de la formación técnico profesional: Es sabido que el conocer el tema y tener capacidades desarrolladas en cuanto a técnica, táctica y cantidad infunde confianza, la que tiene como resultado final que el hombre ejecute su tarea con mayor eficacia y fé en la organización a la cual pertenece.

3°) Del combatiente: Finalmente es el hombre quien deberá actuar en el momento oportuno y debe querer y saber hacerlo, para ello habrá que concretar en hechos, aspectos de conducción que lo lleven a ello.

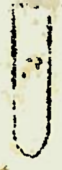
4°) Del combate en sí mismo: Debe poderse medir, e influír en la voluntad de lucha propia y ajena, para ello habría que crear organismos especialistas a nivel Nacional Estratégico y Táctico, que den al tema el tratamiento específico, apropiado y oportuno.

31. Se cree que todo lo expuesto no alcanza ni mucho menos a presentar soluciones por la falta de idoneidad del suscripto y por la magnitud y complejidad del tema; pero por el simple hecho de haber sostenido una guerra donde se verificaron actitudes en cuanto a voluntad de lucha dispares, debe ser analizado y tratado este aspecto.

32. La guerra es un fenómeno social donde se muestran fortalezas y debilidades de un Pueblo y Estado, pero la responsabilidad de los conductores es extraer de los mismos lo mejor de sí desde la paz.

Mayor D. HECTOR MARIO PERGOLINI
(E. Air 2126)

C6.3.19

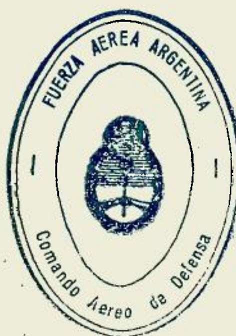


SECRETO

B-9

JEFE III OPERACIONES (Dto Planes).

ADJUNTO REMITO AL SEÑOR JEFE, LOS DATOS SOLICITADOS EN SU COMESIN N° 13622 DEL 30 AGO 82.



Brigadier DAVID EDUARDO GIOSA
Comandante Aéreo de Defensa.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Mayor HECTOR MARIO PERGOLINI
Auxiliar Departamento Planes



SAN MIGUEL, de ~~setiembre~~ OCTUBRE de 1982.

JEFE III OPERACIONES (Departamento Planes)

962

COMANDO AEREO DE DEFENSA

174 verde

SECRETO

Anexo "ALFA"

I - MEDIOS DEL COMANDO AEREO DE DEFENSA TRASLADADOS AL T.O. "MALVINAS"

1°) Escuadrón VYCA Móvil para integrar un Centro de Radar Móvil y Centro de Información y Control, con el siguiente material (Trasladado día 02 Abr 82):

a) UN (1) Radar Móvil WESTINGHOUSE ANTPS - 43

Antena

Cabina Operativa

Cabina Técnica

Tres Generadores

Dos Camiones UNIMOG

Microondas

Comunicaciones VHF - HF - Grabador

Teletipo Punto a Punto

b) Mesa de Información General (MIG)

c) Mesa de Tránsito Aéreo (MITA)

2°) UNA (1) Batería OERLIKON de 35 mm con Director de Tiro SUPERFLEDERMAUS (Trasladado día 05 Abr 82).

3°) UNA (1) Sección OERLIKON de 35 mm con Director de Tiro SUPERFLEDERMAUS (Trasladados días 25 May 82).

4°) DOS (2) Radares de Alerta de Artillería Antiaérea Marca "ELTA" (Trasladados días 12 y 27 Abr 82).

II - ESPECIFICACION DE PERSONAL DE JEFES AFECTADOS AL T.O.

1°) Jefe Sector MLV: Vcom. Oscar ARANDA DURAÑONA (E Air 1626) (Trasladado día 10 Abr 82)

2°) Jefe C.I.C. MLV: My Héctor Mario PERGOLINI (E Air 2126) (Trasladado día 02 Abr 82)

3°) Aux. C.I.C. MLV: My Alberto KAJIHARA (E Air 2082) (Trasladado día 02 Abr 82)

4°) Jefe Radar Móvil: My. Miguel Angel SILVA (E Gen 1921) (Trasladado día 02 Abr 82)

5°) Jefe Esc. Artillería Antiaérea: My Hugo Alberto MAIORANO (E Gen 1924) (Trasladado día 05 Abr 82)

6°) Tripulante C-130 : Vicecomodoro Hugo César MEISNER (E Gen 01815) (Fallecido)

4

SECRETO

f) Perturbación y engaño: 8

Total vuelos de combate: 212

6°) Novedades del Personal:

a) Pilotos fallecidos: 2

b) Pilotos desaparecidos: 4

c) Pilotos eyectados y recuperados : 7

SECRETO

III - RED DE RADIOAFICIONADOS CONFORMANDO LA ROA

1°) Trasladados el día 20 Abr 82 y compuestos por:

a) TRES (3) Suboficiales superiores del Aeropuerto Córdoba.

b) DIECIOCHO (18) Civiles radioaficionados.

IV - VUELOS/MISIONES EJECUTADAS Y AERONAVES AFECTADAS

1°) Aeródromo Moreno: Aviones asignados CINCO (5) M III EA sin registrar pérdidas de material. Tareas desarrolladas: Adiestramiento e Interceptación.

2°) Aeródromo Tandil: Aeronaves asignadas 6 M V sin pérdidas Tareas desarrolladas : Adiestramiento e interceptación.

3°) Bases de despliegue:

a) BAM SJU : Con OCHO (8) aviones asignados M V , los cuales fueron reemplazados cuando se sufrieron pérdidas.

b) BAM GRA: Idem pero con NUEVE (9) M-V.

c) BAM GAL: Aviones asignados SEIS (6) No hubo reposición de los perdidos.

d) BAM CRV: Aviones asignados CUATRO (4) M III EA sin pérdida de material.

4°) Aviones perdidos:

a) BAM SJU : C/U SEIS (6) M V

b) BAM GRA : C/U CINCO (5) M V

c) BAM GAL : C/U DOS (2) M III EA

5°) Temas cumplidos en las bases de despliegue, sin contabilizar el traslado, mantenimiento y adiestramiento:

a) Ataques a objetivos navales: 77

b) Cobertura: 23

c) Ataques a objetivos terrestres: 29

d) Interceptación: 66

e) Escolta: 9

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

AL: JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO AEREO DE DEFENSA.

TEXTO: ADJUNTO REMITO AL SEÑOR JEFE COPIA DEL MENSAJE N°99 GHO 191100 AGO 82 DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO A EFECTOS TENGA A BIEN ORDENAR SE ENVIEN A ESTA JEFATURA LOS DATOS REQUERIDOS, PARA SU POSTERIOR REMISION A DICHO ORGANISMO.

(Doblar)

Fecha: BUENOS AIRES, 27 de agosto de 1982.-

Firma:

Aclaración: Brigadier CARLOS ALBERTO DE BLASIS
Jefe III - Operaciones

(Doblar)

(Pegar)

C6. 3. 24

FUERZA AEREA ARGENTINA

3 1 AGO 1982

COMESIN

DESTINATARIO: Al Jefe Estado Mayor del C.A. DEFENSA

OFICINA: ~~733~~ 174 - Vidal

Nº 3622

FECHA 30-8-82

HORA:

(1)

(SELLO)

(1) A llenar por el Estafeta

COMESIN

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO ☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO: ☐	DEVOLVER AL REMIT. ☐	

(Doblar) ....

REMITENTE: Jefatura III - Operaciones Dpto Planes

OFICINA Nº 963

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA ☐	OFICINA EQUIVOCADA ☐	DESTINAT. AUSENTE ☐	

(Doblar) ....

Impreso en Industrias Gráficas Aeronáuticas (IGA)

I-III

2

DE ESMACON
NRO 00099
QQ
DE ESMACON
--INCO--
SECRETO NRO 00099
P 191100 AGO 82
FM JEESMACON
TO ESMAFUAER
INFO FUAER
BT

Solo lo que se mandó a Malvinas y en qué fecha.

CON EL FIN DE COMPLEMENTAR EL ANALISIS GLOBAL DEL CONFLICTO MALVINAS QUE SE ESTA EFECTUANDO EN ESTE ORGANISMO, SOLICITO SE REMITA LA SIGUIENTE INFORMACION DE ESA FUERZA: 1) MEDIOS DE LA FUERZA AEREA TRASLADADOS AL TO ''MALVINAS'', 2) ESPECIFICACION DE ORGANISMO, PERSONAL O MATERIAL SIGNIFICATIVO, AFECTADO AL TO Y 3) OPORTUNIDAD DEL TRASLADO AL TO DE LO ESPECIFICADO EN 1) Y 2) PUNTO FINAL
BT



QK

C.V. Nº 200/82

3.- Elevo en devolución el presente volante cumplimentando

ARCHIVO Nº 10826

COMANDO AEREO DE DEFENSA
Destino PL
Mje. Nº
Fecha 30 SET 1982
Hora

NRO BUO 4158/KC
P 301028 SET 82
FM DILDBOP
TO MIGDCPL
/////
CONFORME REQUERIMIENTO TELEFONICO,RELACIONADO OPERACIONES MLV INFORMO: 1) BASES DESPLIEGUES: A) BAM SJU CON OCHO (8) AVIONES ASIGNADOS,LOS CUALES FUERON REEMPLAZADOS CUANDO SE SUFRIERON PERDIDAS. B) BAM GRA, IDEM PERO CON NUEVE (9) AVIONES. 2) AVIONES PERDIDOS: BAM SJU C/U 6 . BAM GRA C/U 5. 3) TEMAS CUMPLIDOS :SIN CONTABILIZAR DESPLIEGUE NI MANTENIMIENTO: A) ATAQUES OBJETIVOS NAVALES: 77. B) COBERTURA : 19 . C) ATAQUES OBJETIVOS TERRESTRES: 29. D) INTERCEPCION: 2. E) ESCOLTA: 9 . TOTAL VUELOS DE COMBATE: 136. 4) NOVEDADES DE PERSONAL: A) PILOTOS FALLECIDOS : 1 . B) PILOTOS DESAPARECIDOS: 4 . C) PILOTOS EYECTADOS Y RECUPERADOS: 6.-
/////
0920

/////

T.LAR.-301705CONANDEF 212

COMANDO AEREO DE DEFENSA

SECRETO

NRO ORDEN	GRUPO FECHA-HORA	ELEMENTO ORGANICO	RESOLUCION - ORDEN - ACCION - HECHO DESARROLLADO	OBSERVACIONES
1	29-MAR-82	Comando de Defensa Aé.	Emisión Plan de Operaciones Nº 1/82 "CABURE AZUL Y BLANCO" - Se asignan medios para implementar los sectores de defensa - Malvinas, CODAZ SUR y CODAZ BAIRES.	En esta oportunidad el C.A.D. toma conocimiento del Operativo MLV y emite Plan Contribuyente.
2	021825 ABR	C.A.D. a la VIII Br Aé	Orden alistar 4 M III Versión "H" para despliegue a CRV a partir 051200 ABR 82.	
3	021820 ABR	C.A.D. al G.2 V.Y.C.A.	Ordene alistar Radar Móvil y Medios CIC Campaña para desplegar a CRV a partir 031400 ABR 82.	
4	02 a 06	C.A.D. a Jefatura I Personal	Solicitud asignación personal especialista para conformar PPCC en CODAZ BAIRES y CODAZ SUR.	
5	021742	C.A.D. a la BAM M.D.P.	Orden despligue Batería TCM- 20 mm y Radar ELTA a OCTABRI y 1 ELTA a SEXTIBRI-	
6	021741	C.A.D. a la VI Br Aé	Orden emplazar Baterías BOFORS 40 mm.	
7	021740	C.A.D. a la VIII Br Aé	Orden poner en más breve plazo posible 16 Aviones M III en servicio.	
8	021750	C.A.D. a la VI Br Aé	Orden mantener mínimo 18 Aviones en servicio.	
9	031830	C.A.D. al Cdo Reg Aé	Solicitud y coordinación medios de comunicaciones.	
10	05	C.A.D. a Unidades dependientes y Sectores de Defensa	Orden mantener velo sobre propias operaciones.	
11	061230	C.A.D. a CODAZ SUR	Orden de comprobación de performances de navegación y adiestramiento para escuadrones M III y M V sobre Malvinas.	
12	061825	C.A.D. a IX Br Aé	Orden redespliegue 8 Aviones M V a GRA con apoyo técnico desde CRV y GAL.	
13	061845	C.A.D. a CODAZ SUR	Orden creación Sector de Defensa Aérea Río Grande subordinado a CODAZ SUR	
14	062025	C.A.D. a CODAZ SUR	Orden integración y coordinación empleo Radar naval Rio Grande o Sistema de Defensa Aérea implementado	

SECRETO

NRO ORDEN	GRUPO FECHA-HORA	ELEMENTO ORGANICO	RESOLUCION - ORDEN - ACCION	HECHO DESARROLLADO
15	062015	C.A.D. a CODAZ SUR	Orden efectuar practicas de oscurecimiento en Sectores de Defensa y previsión de acción ante posible desembarco aerotransportado del enemigo con recuperacion de sus medios en Chile.	
16	081325	C.A.D. a CODAZ BAIRES y SUR	Orden confección silencio Radioayudas y radioemisoras comerciales y privadas.	
17	.081320	C.A.D. al Cte en Jefe	Solicitud puesta a disposición material aéreo estatal o civil y convocatoria de tripulantes.	Se asigna por Mje NRO 3822 GHC 161940 CRA
18	081315	C.A.D. a unidades dependientes	Orden actualizar procedimientos ataques conforme capacidades del enemigo.	
19	091504	C.A.D. al Cte Reg Aé	Solicitud velar información meteorológica propia y emitir información falsa.	Se satisfizo solo en parte
20	100942	C.A.D. a CODAZ SUR	Órden integrar información de vigilancia radar ANTPS 44 de AAe de Ejército en MLV al sistema.	
21.	111650	C.A.D. a Cte Material	Solicito alistamiento y asignación Radar COTAL de ARMACOR para determinacion de altura asociado con radar de vigilancia.	
22	111651	C.A.D. a Cte en Jefe FA	Solicitud gestión asignación 2 radares ANTPS 44 del AADA 601 para integración sistema de defensa Aérea con emplazamiento en MDP y VIE.	
23	111653	C.A.D. a CODAZ SUR	Orden estudiar posibilidad ejecutar escolta aérea a vuelos de transporte a MLV	
24	131227	C.A.D. a VI Br Aé	Orden desplegar 2 nuevos M V a CRV.	
25	131256	C.A.D. a VIyVIII Br Aé	Orden alistar AC 500 de dotación para su empleo como retransmisor con CIC y C.I.	
26	151600	C.A.D. a Cte Reg Aé	Se solicita que Dirección de Tránsito Aéreo quede bajo control operacional CAD - a partir 160000 ABR 82.	
27	161853	C.A.D. a C.R.Aé	Solicitud alistar aerop. VIE efectos instalación y operación Radar ANTPS 44 del AADA 601 de MDP y Radar COTAL de ARMACOR que integrarán sistema Defensa Aérea CODAZ BAIRES.	
28	181405	COCODEFA a ESMAYORCUAR	Orden de transferir a AADA 601 de MDP Radar ANTPS 44 en depósito dependiente Cdo Arsenales por dificultades de órden técnico de Radar de Vigilancia que operen en MDP.	
29	19 ABR 82	Comando de Defensa Aérea	Emisión modificadora Plan de Operaciones NRO 1/82 "CABURE AZUL Y BLANCO"	

C6.3.29

NRO ORDEN	GRUPO FECHA-HORA	ELEMENTO ORGANICO	RESOLUCION - ORDEN - ACCION - HECHO DESARROLLADO	
30	261640	C.A.D. a C.A.E.	Solicitud extremar procedimientos exploracion aérea sobre el mar en 350 y 400 MN en costa ante proximidad flota enemiga.	
31	271026	C.A.D. a CODASUR	Orden de coordinar con la FAS ejecución vuelos reconocimiento sectores de hasta 200MN de lado sobre el mar y frente a areas de COMM focales ante TRE a GRA, independientemente del reconocimiento aéreo que realice el CAE.	
32	271024	C.A.D. a CODASUR	Orden coordinar con FAS y sector MLV realización vuelos reconocimiento aéreo diurnos y nocturnos.	
33	271027	C.A.D. a CODASUR	Orden coordinar con FAS y BAM SJU conexxión pista con ruta acceso ciudad efectos posibilitar dispersión material M V.	
34	271258	C.A.D. a CODAZ BAIRES	Orden realizar reconocimiento aéreo en sectores de hasta 200 millas naúticas de lado sobre el mar frente a áreas de COMMM focales desde PDI hasta VIE.	
35	271535	C.A.D. a INTERAER	Orden de requisar en OCTABRI aviones .	
36	271741	C.A.D. a CODASUR	Orden extremar al máximo medidas de seguridad en área de Radares MLV.	
37	271809	C.A.D. a CODASUR	Orden alistar radar móvil Westinghouse en servicio al Sector MLV cuando lo ordene este Comando.	Por mje Nro 9041 GHO 301148 COATLANSUR cumplira misión con NEPTUNE.
38	271910	C.A.D. a CODAZ SUR y BAIRES.	Orden estudiar dispositivo que permita el despegue de todos los aviones que no se encuentren en refugios cuando se detecte un móvil aéreo hostil o no identificado.	
39	291311	C.A.D. a CUEJERCIN	Solicitud para que radar ANTPS 44 asignado a AARDEF 121 sea emplazado en BAM SJU efectos integrar sistema de defensa aérea.	
40	291310	C.A.D. a CODASUR	Orden coordinar con FAS, y COATLANSUR modo acción efectos impedir vigilancia radar o móvil de movimientos aéreos propios, por buques bandera neutral.	
41	MAYO 82	CODAZ BAIRES	Emisión Orden de Operaciones NRO 1/82 "CABURE AZUL Y BLANCO"que establece las previsiones de operaciones de la jurisdicción del CODAZ BAIRES.	
42	02 y 03	C.A.D. a COFERVALES	Solicitud de destacar Piquete Radar Vigilancia Aérea en 4100 S y 5400 Oeste efectos detectar incursión Bombarderos VULCAN Sobre Zona MLV.	
43	02,03 y 08	C.A.D a el C.A.E.	Solicitud exploración movimientos Porta Contenerdores "ATLANTIC CONVEYOR", "ELK", y "EUROPIK FERRY", conteniendo material aéreo; extendiéndose al sur de Isla de los Estados, por aproximaciones procedentes PACIFICO	

C6330

44	050819	C.A.D. a Sector CRV	Asignación equipos UHF y operadores con dominio inglés para radioescucha, radioengaño y radiointerferencia sobre enlaces enemigos siguiente prioridad: CIC MLV, GRA, GAL, CRV.	No se llegó a concretar.
45	050818	C.A.D. a CODASUR	Orden coordinación CUEJERCIN empleo conjunto radar ANTPS 44 de AADA 161.	
46	052028	C.A.D. a CODASUR	Orden confirmación si hubo reacción AAa propia a ataques SEA HARRIER sobre BAM MLV. Caso negativo analizar medidas que contribuyan a detección temprana del ENO.	
47	061540	C.A.D. a sector CRV	Orden de tomar máximas medidas de seguridad, dispersión y oscurecimiento en GRA.	
48	061545	C.AD. a CRA y COA	Solicita todo vuelo o permiso de sobrevuelo militar de pais neutral o civil internacional sea comunicado con la mayor antelación al CODAZ BAIRES.	
49	111214	C.A.D. a CODASUR	Orden informar tipo y cantidad piezas AAa otras FFAA.	
[illegible]	132050	C.A.D. a C.A.E.	Solicitud orden a CFAS remitir a C.A.D. copia interrogatorio tripulación de combate efectos evaluar capacidad del ENO.	
51	132038	C.A.D. a sector CRV	Orden mantener para defensa aérea todo sistema M III , 3 M V en GRA y 3 M V en SJU ante ataque Vulcan al continente	
52	151955	C.A.D. a SEXTIBRI	Orden de ejecutar salida con M V para comprobación sobre el mar en proximidades Pto Belgrano con bombas 125 Kg.	
53	201200	C.A.D. a CODASUR	Orden de extremar medidas de seguridad, dispersión y oscurecimiento y silencio radioemisoras y radioayudas, ante posible incremento actividad bélica.	
54	20 MAYO	Comando Defensa Aérea	Emisión Plan de Operaciones Nro 2/82 "PAMPERO" efectos de oponerse a la aproximación y ataque o reconocimiento de material aéreo de bombardeo en su ruta hacia o desde territorio continental.	
55	220935	C.A.D. a Sector CRV	Orden analizar, emitir medidas correctivas y elevar a este Cdo. novedades lanzamientos y disparos armamento ocurridas en misiones 21 may 82.	
56	221307	C.A.D. a sector CRV	Orden coordinación con autoridades Base Aeronaval CAA, para construcción plataformas con peines para aviones efectos mejorar dispersión aviones M V.	
57	051045 Jun	C.A.D. a C.R.A.	Solicita reserva aerovía UB 14 tramo REMAU-JUJUY entre GND y FL 330 para operación Militar.	

NRO ORDEN	GRUPO FECHA-HORA	ELEMENTO ORGANICO	RESOLUCION ORDEN ACCION HECHO DESARROLLADO
58	051044	C.A.D. a Dtor PAN	Solicitud refuerzos efectivos PAN Aerop JUJUY efectos seguridad medios significativos
59	051205	C.A.D. a PRIBRI	Solicitud asignación G II efectos brindar apoyo a operaciones a realizar en SJU
60	111837	C.A.D. a SEXTIBRI	Orden desplegar a BASRIO DOS (2) M V P versión "H".
61	151514	C.A.D. a sector CRV	Orden de rotar las anotaciones del personal dependiente del C.A.D. desplegadas en el SUR, a sus organismos de origen.
62	301600	C.A.D. a G1VAE G2VYCA y OCTABRI	Orden efectuar repliegue de medios desplegados en CRV.

7-Set 82

Se entregó copia del Memo del My GONZALEZ y del Folleto de "CARDIÓN" al Com LAFARGA.—

Pasar a Planes para Archivo

~~[illegible]~~

A AEREA
EREA ARGENTINA
DE OPERACIONES AEREAS
IV BRIGADA AEREA

RESERVADO



LOS TAMARINDOS, de agosto de 1982.

OBJETO: Elevar documentación de carácter clasificado.

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA. (Estado Mayor)

FUERZA AÉREA	
Nº	1124.673
E	
S	16 AGO 1982

1. Adjunto elevo al señor Comandante Aéreo UN (1) sobre cerrado conteniendo documentación de carácter clasificado, de conformidad con lo establecido en el aviso Nro 2346 (BAR 1978).



Comodoro CARLOS MIGUEL VAZQUEZ
Jefe Grupo Base 4
A cargo del despacho del trámite

CG.3.32

IV BRIGADA AÉREA
E
S 16 AGO 1982

/7

280

Cdo. Aéreo de Defensa
E 24 AGO 1982
S

0939

0939

DEL SEÑOR JEFE DE ESTADO MAYOR DEL COMANDO AEREO DE DEFENSA

Entró			Prioridad en la tramitación				Expediente N°
Día	Mes	Año	[ ] Urgente	[ ] Pref.:D.	[ ] Normal	[ ] Rutina	1.124.673
24	08	82					

[X] Dpto. Operac.	[ ] Dpto. Pers.	[ ] Dpto. Planes.	[ ] Dpto. Econ.	[ ] Fondo D.A.T
[ ] Dpto. Adiest.	[X] Dpto. Mater.	[ ] Dpto. As.Jur.	[ ] Auxil. Proy.	[ ] J.I.M. N° 11.

[ ] Sucesivamente [X] En conjunto [ ] Para coordinar

	Estudiar y Asesorar.		Preparar borrador respectivo.		Informar.
X	Tramitar.		Confecc. Nota o Memorandum.		Reservar.
	Pedir directiva.		Contestar por Mensaje.		Archivar.
	Acusar recibo.		Contestar por Comesin.		Actualizar información o Gráficos.
	Pedir directivas con antecedentes.		Cumplimentar requerimiento.		Tomar conocimiento.

OBSERVACIONES: Informar al Sr. Comandante

Verme por estos temas

[firma] 2-9-82

URGENTE: 24 Hs. - PREF.DESP.: 48 Hs. - NORMAL: 4 Días - RUTINA: 7 Días

USO EXCLUSIVO DEL COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA — SE RUEGA NO DESTRUIR ESTA FICHA

EXPEDIENTE Nº 1.124.673

CARACTER Reservado OBJETO CODIFICADO

ORIGEN 234- Cuabri

OBJETO Elevar documentación Clasificada

EXP. AGREGADOS

RESERVADO PARA EL ARCHIVO	
AÑO INC.	FOJAS
FECHA DE ARCHIVO	
ARCHIVO GENERAL	
INCINERADO	

AGREGADO AL

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

FUERZA AEREA ARGENTINA
Comando de Operaciones Aéreas
IV BRIGADA AEREA

CONFIDENCIAL



LOS TAMARINDOS, de agosto de 1982.

OBJETO: Elevar informes finales.

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA.(Estado Mayor)

1. En cumplimiento a lo ordenado por ese Comando en TXT Nro OZD 1515 GHO 231235 JUL 82 (MIGDCEM), adjunto elevo al señor Comandante Aéreo la documentación que se detalla a continuación:

1º) Informe final de la EI de MDP; producido por el Mayor D Héctor Luis GONZALEZ (E Gen 2091), que consta de DIEZ (10) fojas.

2º) Informe final de la Sección MS-760 desplegada en la MDP, producido por el 1er Ten D Juan Carlos DELGADO (E Air 2870), que consta de TRES (3) fojas.

2. El presente trámite consta de CATORCE (14) fojas y se ha confeccionado UNA (1) copia para el archivo de esta Jefatura (Dpto Ops).



Comodoro CARLOS MIGUEL VAZQUEZ
Jefe Grupo Base 4
A cargo del despacho del trámite.

C6-3-35

	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I

RESERVADO

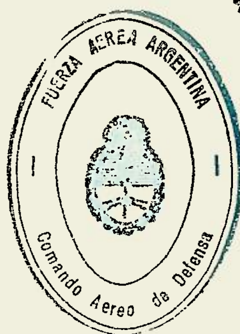
SAN MIGUEL, 27 de diciembre de 1982.

OBJETO: Elevar documentación de carácter "S".

AL COMANDANTE DE MATERIAL.

FUERZA AEREA ARGENTINA
Nº 1.370.748
E
S 28 DIC 1982

1. Elevo al señor Comandante el presente expediente adjuntando UN (1) sobre cerrado conteniendo documentación de carácter "S", de conformidad con lo establecido en el Reglamento para Escritura y Correspondencia, Nº 180, inc 3º) I Parte R.A.G. 6.



Brigadier DAVID EDUARDO GIOSA
Comandante Aéreo de Defensa

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Mayor HECTOR MARIO PERGOLINI
Auxiliar Departamento Planes

SECRETO

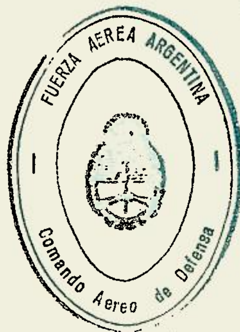
SAN MIGUEL, 27 de diciembre de 1982.

OBJETO: Elevar Directiva.

AL COMANDANTE DE MATERIAL.

1. Elevo al señor Comandante el presente expediente, adjuntando UN (1) ejemplar (Copia Nº 02) de la Directiva D-07-004-82, emitida por este Comando Superior para su conocimiento.

2. El presente expediente se confeccionó por duplicado, quedando el mismo para el archivo de este Comando, interviniendo en su redacción e impresión además del suscripto el Mayor D. Héctor Mario PERGOLINI (E Air 2126) y el Cabo Héctor Oscar ARANDA (Ofc 18285).



Brigadier DAVID EDUARDO GIOSA
Comandante Aéreo de Defensa

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Mayor HECTOR MARIO PERGOLINI
Auxiliar Departamento Planes

RESERVADO

SAN MIGUEL, 27 de diciembre de 1982.

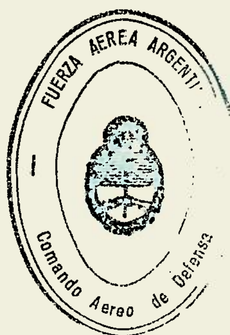
OBJETO: Elevar documentación de carácter "S".

AL COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS.

FUERZA AEREA ARGENTINA
Nº J.370.747
E
S 28 DIC 1982

1. Elevo al señor Comandante el presente expediente, adjuntando UN (1) sobre cerrado conteniendo documentación de carácter "S", de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Escritura y Correspondencia, Nº 180, inc. 3º) I Parte R.A.G. 6.

Brigadier DAVID EDUARDO GIOSA
Comandante Aéreo de Defensa



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Mayor HECTOR MARIO PERGOLINI
Auxiliar Departamento Planes

C6.3.38

Cdo. Aéreo de Defensa

E

S 28 DIC 1982 997

SECRETO

SAN MIGUEL, 27 de diciembre de 1982.

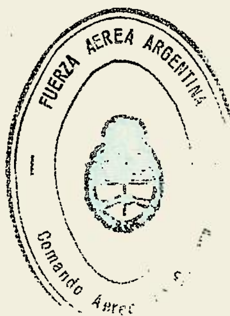
OBJETO: Elevar Directiva.

AL COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS.

1. Elevo al señor Comandante el presente expediente, adjuntando UN (1) ejemplar de la Directiva D-07-004-82 (Copia Nº 03), emitida por este Comando Superior para su conocimiento.

2. El presente expediente se confeccionó por duplicado, quedando el mismo para el archivo de este Comando, interviniendo en su redacción e impresión además del suscripto el Mayor D. Héctor Mario PERGOLINI (E Air 2126) y el Cabo Héctor Oscar ARANDA (Ofc 18285).

Brigadier DAVID EDUARDO GIOSA
Comandante Aéreo de Defensa

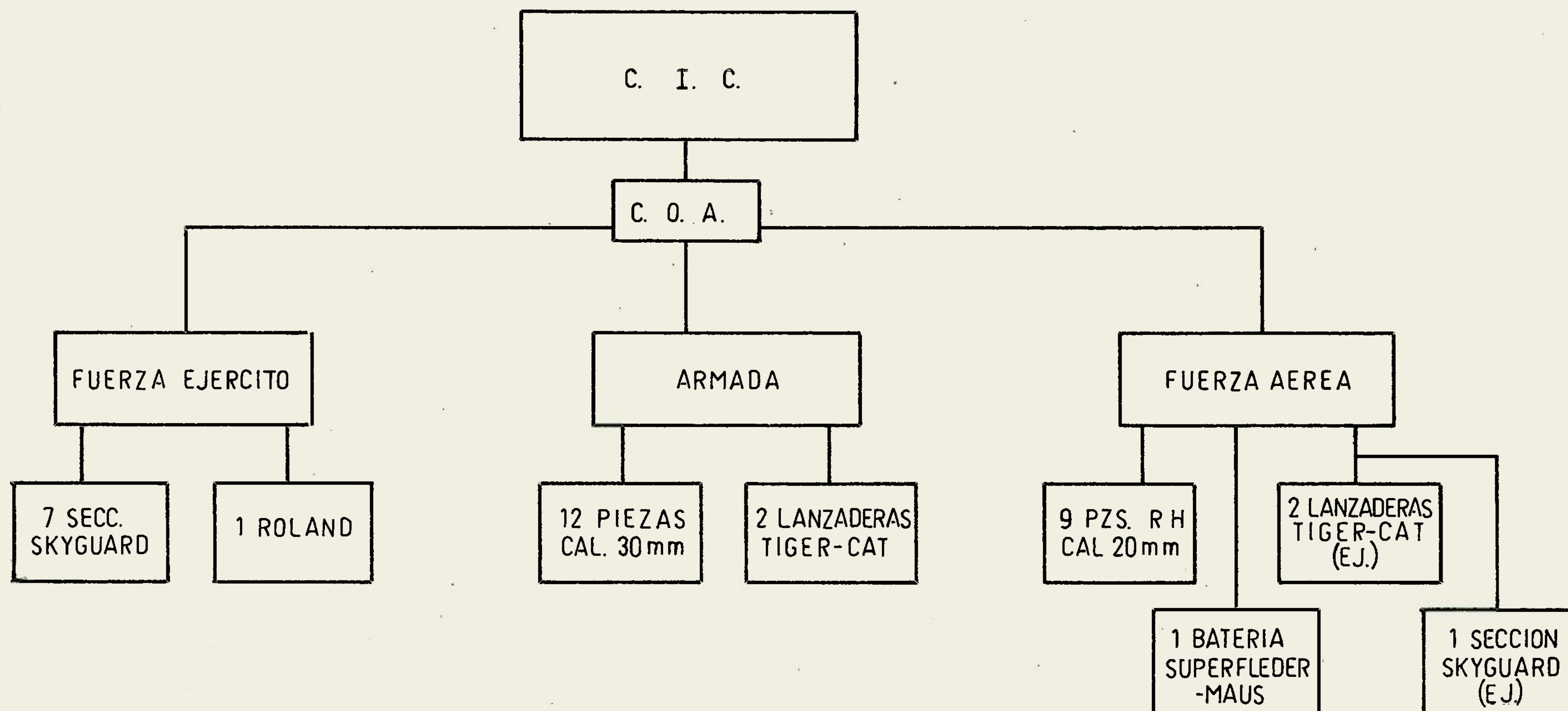


ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Mayor HECTOR MARIO PERGOLINI
Auxiliar Departamento Planes

ORGANIZACION MEDIO ANTIAEREOS TEATRO OPERACIONES ML

ANEXO "DELTA"



C6.3.40

JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL

SE SOLICITA DEL SEÑOR JEFE, QUE A TRAVES DE LA JEFATURA II, SE MANTENGA INFORMADO A ESTE COMANDO SOBRE LA POSIBLE OPERACION DE AVIONES BRITANICOS EN AEROPUERTOS DE LA CIUDAD DE PUNTA ARENAS.

LO INDICADO SE DEBE A URGENTES NECESIDADES OPERATIVAS, POR LO QUE LA SATISFACCION DE LO SOLICITADO, DEBE EFECTUARSE EN EL PLAZO MAS BREVE Y HASTA TANTO SE MANTENGA LA ACTUAL SITUACION.

LA INFORMACION NO DEBE HACER REFERENCIA EXCLUSIVAMENTE A MAQUINAS INGLESAS (CIVILES O MILITARES), SINO A CUALQUIER OTRA DISPOSICION PARTICULAR QUE ADOPTEN LAS AUTORIDADES CHILENAS Y QUE PRESUPONGAN ALGUN TIPO DE APOYO O MEDIDA ESPECIAL COMO LA DE UNA POSIBLE INTERNACION DEL PERSONAL Y MATERIAL BRITANICO, QUE ARRIBE A PUNTA ARENAS LUEGO DE HABER OPERADO EN NUESTRO TERRITORIO.

BRIGADIER MAYOR AUGUSTO JORGE HUGHES
COMANDANTE AEREO DE DEFENSA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

COORDINACION: A-2 DEL C.D.A. INT 2949

Mayor CESAR NENNA
Auxiliar A - 2



BUENOS AIRES, de abril de 1982

RECIBIDO: 29 ABR 82
16:30 HS.
SP TEJERINA
AYUDANTIA JEMGFA

C6.3.41

AL JEFE DE ESTADO MAYOR GENERAL

501

COMANDO AEREO DE DEFENSA

174 verde

SECRETO

ESTADO MAYOR GENERAL -(JEFATURA II INTELIGENCIA)

ESTE COMANDO HA DETECTADO QUE A PARTIR DEL INICIO DE LAS OPERACIONES EN EL CONFLICTO QUE MANTENEMOS CON GRAN BRETAÑA, SE HAN INCREMENTADO EN FORMA SIGNIFICATIVA LOS VUELOS DE LA U.S.A.F. ENTRE PAISES VECINOS AL NUESTRO CON CRUCE DEL ESPACIO AEREO ARGENTINO.

TALES TRAVESIAS SON ACUSADAS HASTA EL MOMENTO, A TRAVES DEL CORRESPONDIENTE PEDIDO DE AUTORIZACION DE SOBREVUELO POR LAS AUTORIDADES NORTEAMERICANAS.

SE REQUIERE A ESA JEFATURA, QUE CONTEMPLE LA FACTIBILIDAD MIENTRAS DURE EL ACTUAL CONFLICTO, DE SATISFACER PERIODICA Y OPORTUNAMENTE EN BASE A LA EXPLOTACION DE LOS MENCIONADOS PEDIDOS DE SOBREVUELO, LOS SIGUIENTES EEI:

1º) ¿QUE CANTIDAD DE PERSONAL COMPONE LA TRIPULACION?

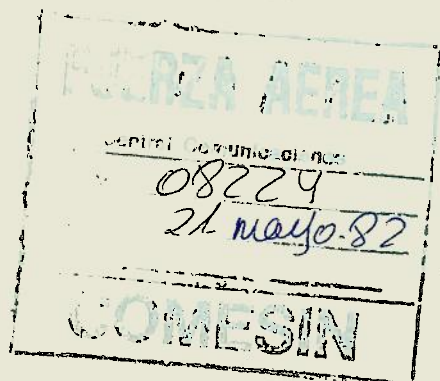
2º) ¿QUE CANTIDAD Y QUIENES SON LAS PERSONAS TRASLADADAS SIN CONSIDERAR A LOS TRIPULANTES?

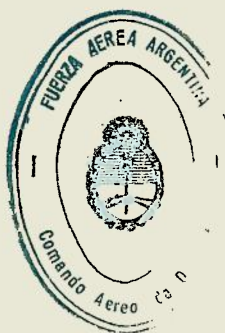
3º) ¿ES USUAL UN MOVIMIENTO DE PERSONAL Y DE MATERIAL DE ESA MAGNITUD?

4º) ¿EL AVION NO PRESENTO ALGUN TIPO DE VARIACION EN SU EQUIPAMIENTO EXTERNO, EN PARTICULAR SOBRE ANTENAS Y DOMO DE RADAR, RESPECTO A LA VERSION NORMAL?

5º) ¿SE PUEDE DETERMINAR EL TIPO DE CARGA QUE TRASLADA Y EN QUE TIPO DE CONTENEDORES?

LO ANTERIOR ES A LOS EFECTOS DE ASEGURAR A ESTE COMANDO LA LIBERTAD DE ACCION QUE LE PERMITA CUMPLIR CON SUS RESPONSABILIDADES.





BUENOS AIRES, 21 de mayo de 1982.
BRIGADIER MAYOR AUGUSTO JORGE HUGHES
COMANDANTE AEREO DE DEFENSA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Comodoro JORGE EDUARDO ANTE
A - 2

C6.3.42.

ESTADO MAYOR GENERAL (JEFATURA II INTELIGENCIA)

291 verde

COMANDO AEREO DE DEFENSA

174 verde

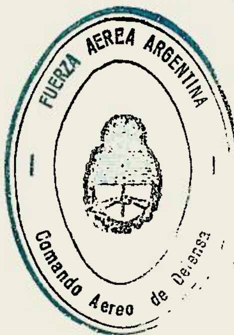
SECRETO

COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

ELEVO AL SEÑOR COMANDANTE EL PRESENTE COMESIN, SOLICITANDOLE TENGA A BIEN ORDENAR SE REMITA A ESTE COMANDO, UN EJEMPLAR DE LOS INFORMES, QUE LOS DISTINTOS COMANDOS Y ORGANISMOS HAN PRODUCIDO O PRODUZCAN CON MOTIVO DE SU PARTICIPACION EN LA GUERRA POR LAS ISLAS MALVINAS, ESPECIALMENTE LOS REFERENTES A LA FAS Y AL COMPONENTE AEREO DEL TO MALVINAS.

LO SOLICITADO ES A LOS EFECTOS DE ANALIZARLOS Y EXTRAER CONCLUSIONES, PARA EL AMBITO DE RESPONSABILIDAD DE ESTE COMANDO, QUE SIRVAN PARA CONCEBIR EL DESARROLLO DE CAPACIDADES EN EL CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO Y ACTUALIZAR EL PLANEAMIENTO DE MARCO REGIONAL.

ASIMISMO SE PONE A DISPOSICION Y SE ENVIARAN A REQUERIMIENTO, LOS INFORMES ELABORADOS POR LAS UNIDADES DEPENDIENTES DEL COMANDO Y SE SOLICITA IGUAL TEMPERAMENTO; ELLO CON EL FIN DE AMPLIAR EL MARCO DE REFERENCIAS EN EL ANALISIS Y VALORIZACION DE LAS ACCIONES, EXITOS, Y FRACASOS HABIDOS DURANTE LA LUCHA.



Brigadier DAVID EDUARDO GIOSA
Comandante Aéreo de Defensa

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Mayor HECTOR MARIO PERGOLINI
Auxiliar Departamento Planes

FUERZA AEREA
Central de Comunicaciones
19474
14 oct 82
COMESIN

SAN MIGUEL, 13 de octubre de 1982.

C6.3.43

COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

769

COMANDO AEREO DE DEFENSA

174 verde

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA

SECRETO

SAN MIGUEL, 8 de setiembre de 1982.

OBJETO: Elevar Informe producido en el Grupo de Trabajo T.O. MLV.

AL SEÑOR COMANDANTE AEREO DE DEFENSA.

1. Adjunto elevo al señor Comandante copia de los informes producidos por el suscripto con motivo de haber integrado el Grupo de Trabajo "Componente Aéreo del T.O. Malvinas" entre los días 30 AGO 82 y 3 SET 82.-

2. Se informa además que también se hizo entrega en dicha oportunidad de una copia del documento producido con motivo del CIC. MLV., que fuera confeccionado en la VI Brigada Aérea, entre los días 18 a 20 de Agosto ppdo.

Mayor HECTOR MARIO PERGOLINI
Auxiliar Departamento Planes

C6.3.44

	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I

SECRETO

Mayor D. HECTOR MARIO PERGOLINI

JEFE COMPONENTE AEREO MALVINAS 8 de setiembre 82

NECESIDAD DE INFORMACION Y ANALISIS DE LA ACTIVIDAD Y DISPOSITIVO ENEMIGO.

1. El analisis del Conflicto MALVINAS, muestra que la Fuerza Aérea Argentina actuó ofensivamente con cierto exito, especialmente en la lucha contra la Flota de Gran Bretaña, si bien no puede hacerse extensivo este concepto el enfrentamiento global habido contra la TASK FORCE, puesto que no se pudo impedir el desembarco, el avance y toma de posición por Unidades de tierra y finalmente la caída de Darwin, Puerto Argentino y las Islas en general.

2. Asi se atacaron diferentes tipos de destructores, fragatas y portaaeronaves, quedando prácticamente intacta la capacidad logística de desembarco y movilidad, que una vez en tierra y organizada, produjo resultados espectaculares.

3. Entre los ataques exitósos aún a pesar de las pérdidas, se cuentan:

1°) 1°de Mayo: Ataque a buques frente a Puerto Argentino (Objetivo señalado por la ROA)

2°) 1° de Mayo: Ataque a buques al Sur de Puerto Argentino (Objetivo señalado por la ROA).

3°) 16 de Mayo: Ataque a buques al Sur de Puerto Argentino (Objetivo señalado por la ROA)

4°) 21 de Mayo: Ataque a buques en San Carlos (Objetivo señalado por el Ejército).

5°) 24 de Mayo: Ataque a San Carlos y buques en Canal San Carlos (Objetivo señalado por OCAA HOWARD).

-///-

47

6°) 25 de Mayo: Ataque a buques en Isla Elefante (Objetivo señalado por Observador Naval).

7°) 28 de Mayo: Ataque a tropas en DARWIN (Objetivo señalado y guiado por propias Fuerzas).

8°) 30 de Mayo: Ataque a PAL (posible INVINCIBLE) (Guiado por SUPER ETENDART).

9°) 08 de junio: Ataque a buques y tropas en FITZ ROY (Objetivo señalado por ROA y Ejército).

4. Conforme a lo desarrollado en el párrafo anterior, se nota que en general para esos ataques hubo información precisa y en oportunidad de la presencia de Blancos rentables proporcionada por observadores visuales o bién por radar.

5. Pero debe también mencionarse que fué sumamente importante el porcentaje de salidas fallidas por no encontrar el blanco y la capacidad ofensiva de combate no utilizada durante días enteros por no asignarse OOMM o no poder describirlos y ubicarlos con precisión suficiente.

6. Por otra parte en la guerra como en cualquier actividadhumana, decide mejor quien posee mejor información, es decir quien comprende y valora a la situación con todos sus matices. Esta entre otras cosas está conformada por una voluntad creadora que se opone a la propia y que tratará de presentar la menor cantidad de blancos rentables en cuanto a oportunidad, duración magnitud, vulnerabilidad y recuperabilidad, que sus posibilidades le permitan.

7. Si una fuerza enemiga despliega por ejemplo 10 objetivos en una determinada área y los propios medios detectan, atacan y destruyen a uno de ellos, deberá pensarse que la efectividad como Fuerza ha sido de un 10 % aunque la escuadrilla en sí fué un 100 % eficáz.

8. Así una de las experiencias más dolorosas del Teatro MALVINAS es que se tuvo un conocimiento muy reducido, casi nulo de las actividades de superficie del enemigo, no solo en el marco de sus vías logísticas lejanas, sino especialmente en el cam

41

po principal del combate y la zona de comunicaciones dentro del Teatro.

9. Se comprende que obtener información es una responsabilidad de todas las Fuerzas que actúan en el marco conjunto, pero por otra parte siendo el médio aéreo el ejecutor del ataque y la Fuerza Aérea el organismo principalísimo responsable de llevarlo a cabo, se llega a comprender que la obtención de información debería ocupar un lugar de privilegio entre las tareas, funciones y concepción del desarrollo futuro de la Fuerza.

10. Se ha mencionado "conocer la situación", en lo que al enemigo se refiere ello significa que es imprescindible adquirir la capacidad de saber que es lo que estuvo y está haciendo y transmitirlo en forma oportuna y discreta, con lo que se lograría un mejor aprovechamiento del esfuerzo bélico disponible y aplicado.

11. Esta necesidad de información para ser satisfecha debe ser encarada con medios y sistemas que deben complementarse y/o reemplazarse para poseer alternativas que cubran todas las gamas de oposición enemiga. Los aspectos a cubrir son:

1°) Fotografía en todas sus gamas y espectros.

2°) Análisis espectro electromagnético.

3°) Análisis espectro infrarrojo.

4°) Sensores acústicos.

5°) Sensores TV.

6°) Observación visual.

12. Este tipo de información, podría ser obtenido por sensores, portados en vectores tales como:

1°) Satélite.

2°) Aeronáves específicamente fotográficas.

SECRETO

3°) Aeronaves SIGINT.

4°) Radares en tierra y en vuelo con capacidad de búsqueda aérea, de superficie, antipersonal.

5°) Drones guiados desde tierra y desde el aire.

6°) Aeronaves de combate, Exploración y Reconocimiento y Transporte.

7°) Observadores visuales (GOE - Otras Fuerzas y ROA).

13. Se destaca en todo esto la necesidad de poseer no sólo el equipamiento, sino también la formación, el adiestramiento y el ingenio de aquellos que conciban y ejecuten el empleo.

14. Con los sistemas y medios enunciados se lograría conocer la situación en el campo de combate y líneas de comunicaciones del Teatro, buscando OOMM rentables, pero también serviría de mucho en la lucha por la Superioridad Aérea tanto en la defensa como en el ataque, por la posibilidad de obtener información oportunatuna desde las proximidades de sus Bases.

15. En cuanto a los observadores visuales, se aprecia que:

1°) Es el médio idóneo para describir una situación dada con las particularidades y circunstancias que lo caracterizan.

2°) Debería poder guíar u orientar a las aeronaves en sus ataques.

3°) La ROA podría cumplir estas tareas pero se destaca que su función primaria se refiere a la defensa aérea.

4°) El GOE, sería el elemento orgánico idóneo para desarrollar esta capacidad por sí, o bien como gérmen de otro organismo.

5°) Las otras Fuerzas Armadas deberían poseer una capacidad de evaluación y adiestramiento acorde con lo que la Fuerza necesita, dado que a menudo se comportarán como proveedores de información.

///

- /// -

SECRETO

16. Se desea destacar finalmente que al adquirir éstas capacidades y establecer prioridades en cuanto al desarrollo de las mismas debería pensarse prioritariamente en el campo táctico pues allí los hechos y variantes se suceden con suma rapidez y fugacidad y es donde finalmente se ganan o pierden las batallas.

Mayor D. HECTOR MARIO PERGOLINI
(E. Air. 1621)

SECRETO

Jefe Com- Mayor D Mario Héctor PERGOLINI.

ponente Aéreo Malvinas.

8 de Setiembre, 82.-

NECESIDADES DE POSEER ELEMENTOS PARA OBTENER INFORMACION EN LAS AERONAVES DE COMBATE.

1. La necesidad de información y analisis de la misma para producir una inteligencia, es común a todos los niveles actuantes en la guerra.

2. Asi desde el nivel Estratégico Nacional, al del Combatiente individual, hace uso de conocimientos previos y otros obtenidos en el momento para extraer conclusiones y llegar a una resolución.

3. Se conoce además que a medida que se desciende de nivel, la velocidad de ocurrencia de los hechos se acelera tremendamente con lo cual si no se dispone de la capacidad de observancia adecuada se arriba a soluciones siempre inoportunas y por ende no acertadas.

4. Por otra parte a es nivel del combatiente donde se generan los resultados que llevan al triunfo en la batalla y luego en la guerra.

5. Otro concepto aceptado universalmente es que una Fuerza Aérea es efectiva en su trabajo no cuando vuela, sino cuando destruye, vulnera, rompe, mata, neutraliza o niega; es decir cuando logra efectos que contribuye a ganar la guerra.

6. Se aprecia que en la actualidad, cuando un ataque es ejecutado, rige en la Fuerza Aérea Argentina por diferentes causas, generalidad y ligeresa en cuanto a la información que reciben las tripulaciones. Este aspecto en cuanto a inteligencia se refiere ha sido tratado en informes de la FAS.

7. Dentro de este contexto de ideas, el presente documento pretende concientizar sobre la necesidad de poseer en las aeronaves que operen en la guerra, en acción directa contra el enemigo, capacidad de información y análisis a bordo, para que complementadas con la inteligencia previa, las tripulaciones adopten soluciones acertadas y oportunas, que les permitan introducir las variantes necesarias para efectuar su tarea al menor costo y el estudio posterior contribuyendo asi con información adicional al proceso de inteligencia.

8. Durante las tareas de ataque, transporte, exploración u operaciones especiales, los tripulantes deberán ir resolviendo problemas y amenazas sucesivas, que se formalizarán en preguntas, cuya respuestas le permitirán diseñar o concebir, la tactica maniobra y procedimiento a emplear.

9. Tomando por ejemplo una aeronave en ataque a un OM de Superioridad Aérea defendido, que para el caso "CHILE" podría ser "IBAÑEZ DEL CAMPO"; se preguntará entre otras:

1º) ¿Cual es el dispositivo defensivo?.

2º) ¿Los CROTALE donde están? - ¿Cambiaron de emplazamiento?.

3º) ¿Dónde esta su ROA?.

4º) ¿Tienen y dónde están los misiles de infantería?.

5º) ¿Dónde están los radares y de qué tipo son?.

6º) ¿Me están alumbrando los radares? - ¿Cuáles son?.

7º) ¿Pude penetrar por sorpresa las defensas? - ¿Hasta que punto?.

8º) ¿Dónde está el OM y el Blanco?.

9º) ¿ Que espoleta de proximidad tiene el CROTALE?.

10º) ¿Que avance angular tiene su espoleta de proximidad?.

11º) ¿Es sensible a que gama del infrarrojo? - ¿En qué banda o vantana trabaja?.

12º) ¿Qué ley de navegación tiene?.

13º) ¿Que retardo tiene el calculador de órdenes?.

14º) ¿Que armas de tubo hay y donde están?.

15º) ¿Está degradado el sistema en algún sector para poder aprovecharlo?.

16º) ¿Que orografía u obstaculos me ayudan o dificultan?.

10. Esta misma inquietud ocurrirá con la Caza Interceptora, con el dispositivo de superficie, etc, preguntas cuya respuestas le permitirá conocer y valorizar la situación que esta viviendo o encontrará.

11. Algunas de esas preguntas las responderá la inteligencia previa a la operación en sí, tanto lo que se produjo en la paz, como lo que se obtuvo en la guerra, pero otra porción importante y decisiva será la que obtenga en el momento de la operación en si a través de su aeronave, o por sistemas de apoyo (de superficie o aéreos).

12. Se llega así a concebir a la aeronave laboratorio que con diferentes graduaciones en cuento a sofisticación y por ende a prestaciones, indique a los tripulantes que situación esta viviendo y que puede esperar en el futuro inmediato. O sea, obtener informaciones para decidir.

SECRETO

13. Por otra parte debería pensarse en sistemas defensivos, activos y pasivos en las aeronaves (especialmente de combate y exploración) que accionen a voluntad y/o automaticamente (Chaff, bengalas, respuesta radar, firma infrarroja, etc.) que disminuyan la vulneravilidad ante el ataque enemigo y produzcan engaño en sus sistemas.

14. Finalmente cabe enfatizar que para el buen resultado de estos diseños cobran especial importancia:

1º) El adiestramiento progresivo, permanente y estable de las tripulaciones, en los sistemas de armas, llegandose a concebir al Mayor Aviador Militar como miembro de la dotación de combate, de manera que la utilización de su experiencia, no se agote en el grado de Capitán.

2º) La inteligencia previa que debe ser sumamente especifica, actualizada y oportuna en cuanto a tácticas y técnicas para, actuando por comparación, extraer de los blancos de datos la información necesaria al nivel que sea.

3º) La integración de sistemas exclusivos que provean información, con las aeronaves atacantes para cubrir aquella gama que por sí las incursiones no pueden brindar (AWACS, PDO, Radares en tierra, Observadores, etc.).

Mayor D HECTOR MARIO PERGOLINI
(Air 2126)

COMANDO AEREO DE DEFENSA

SAN MIGUEL, 8 de setiembre de 1982.

OBJETO: Elevar Informe producido en el Grupo de Trabajo T.O. MLV.

AL SEÑOR COMANDANTE AEREO DE DEFENSA.

1. Adjunto elevo al señor Comandante copia de los informes producidos por el suscripto con motivo de haber integrado el Grupo de Trabajo "Componente Aéreo del T.O. Malvinas" entre los días 30 AGO 82 y 3 SET 82.-

2. Se informa además que también se hizo entrega en dicha oportunidad de una copia del documento producido con motivo del CIC. MLV., que fuera confeccionado en la VI Brigada Aérea, entre los días 18 a 20 de Agosto ppdo.

Mayor HECTOR MARIO PERGOLINI
Auxiliar Departamento Planes

MAYOR D HECTOR MARIO PERGOLINI

JEFE COMPONENTE AEREO MALVINAS setiembre 82

CONCLUSIONES EXTRAIDAS DEL T.C. MLV EN CUANTO A VOLUNTAD DE LUCHA.

Generalidades:

1. Una guerra se gana quitándole al ENO, la voluntad de combatir, y no mediante los daños que se le produzcan ya que éstos solo son objetivos parciales tendientes a lo primero y podría llegarse al caso extremo que aniquilando a casi toda una Fuerza Armada, la lucha no acabe hasta terminar con el último hombre u habitante, existiendo hechos en la historia que los muestan.

2. Si el resultado final deseado se refiere a la voluntad de combatir del enemigo, se comprende que podría llegarse al mismo de varias maneras posibles, pero todas concurrentes, y ser tan importante destruir bases aéreas, como producir efectos psicológicos puros.

3. Siendo así y puesto que el efecto final que se pretende, estará dirigido al hombre enemigo, será de importancia extrema, estudiar al mismo, su idiosincracia y la de sus jefes, es decir la forma de influírlos hacia donde se desea.

4. Por otra parte actuando en sentido inverso deben generarse las medidas para evitar la influencia perniciosa en el propio.

5. Se aprecia que un hombre cuando actúa lo hace bajo una decisión volitiva conocida, pero además por un impulso subconciente donde la formación y/o reacción producto de su carácter y aún de una campaña subliminal, resuelve que actitud asumir

- /// -

6. A menudo, el concepto de Patria , Nación o Sociedad lleva al combatiente al lugar de los hechos, otras vaces lo hará una Ley, pero luego es necesario llevarlo a la lucha en sí misma, y allí intervendrán muchos factores, desde su formacón, a la supervivencia, pasando por la conducción superior, la confianza en el país, la institución y el bienestar.

7. Debe entonces crearse o cimentarse la voluntad de lucha, y debe hacerse día a día con hechos concretos donde se alimente o mantenga esa voluntad de ofrenda inicial que el hombre hace de su vida y su sangre, pero debe enseñársele que no se le pide que muera, sino que mate.

Comportamiento Inglés en la Lucha.

8. Cuando el General MOORE habló por radio con el general MENENDEZ, ofreciéndole la oportunidad de rendirse, le expresó conceptos tales como:..."Sabemos como están sus posiciones defensivas, su munición, su estado general"..."Están rodeados", ... "hemos visto y han demostrado entre Uds y el mundo, la valentía del soldado argentino, por ello nada ni nadie los puede acusar" ..."Se en qué condiciones le ha tocado a Ud combatir"... ..."Estamos en el límite de la población"..."No queremos destruir a las Fuerzas Armadas Argentinas, les ofrecemos una rendición honrosa", "pero si no lo hacen, comenzamos a atacar indiscriminadamente y la responsabilidad de la muerte de Argentinos, Ingleses y Civiles recaerá sobre Ud"...

9. Lo dicho en el párrafo anterior está incompleto más mantiene el sentido global del mensaje.

10. El momento elegido para radiar su mensaje fué inmediatamente luego de haberse producido la quiebra de las posiciones defensivas propias con abandono de la misma y de existir un alto el fuego de hecho.

11. Más tarde, en diarios argentinos de fecha 30 de agosto, apareció un comentario del general MOORE, atribuyendo al General MENENDEZ un "carácter egocéntrico" y asignando la victoria de sus fuerzas a la "Voluntad de lucha y profesionalismo" que poseen.

12. Este relato incompleto de los hechos y circunstancias, revelan a juicio del suscripto la preparación previa y medulosa del discurso, donde se llevó al conductor enemigo a adoptar la resolución de rendición, pero quitándole previamente todas las barreras, morales, de obligación, responsabilidad, consciente o subconscientes que pudo tener.

13. El enfrentamiento militar tiene sus particularidades y leyes en sí mismo, pero la confrontación de jefes en forma directa o indirecta, luego de superadas las barreras militares se transforma en un momento de crisis donde rigen todas las leyes de manejo que últimamente se han dado a conocer necesitándose un equipo de trabajo "especialista para ello". Al respecto se cree que los Ingleses tuvieron un grupo de lucha sicológica a nivel estratégico-táctico cuya función fué cimentar la propia voluntad de lucha y minar la del oponente.

14. Algunos de los hechos producidos que sirven como ejemplo para afirmar lo dicho son:

1°) Los ingleses habrían manifestado no querer matar a nuestros soldados debido a su juventud y al hecho de estar obligados a prestar servicio militar. Al menos lograron que las tropas argentinas lo creyeran.

2°) La infantería enemiga habría atacado de noche diciendo "No tirés ché..."No tirés que soy yó"... etc, se sumaba a esto que las primeras líneas han vestido uniformes propios obtenidos en Darwin, lo que aumentaba el desconcierto.

3°) El empleo del batallón de GURKAS, con toda su tradición de brutalidad y degüello que se ocuparon de refrescar.

4°) El ataque de comandos a Isla Elefante donde dejóse personal vivo e indemne luego de haberlos hecho prisioneros. Luego de esto el personal sabía que los ingleses no eran tan malos"...

5°) Se corrió el rumor que soldados ingleses pocos días antes de caer Puerto Argentina "daban comida a soldados argentinos y les permitían volver a sus líneas sin armamento"

6°) Difusión de noticias verdaderas y falsas, magnificando, negando o aceptando hechos a conveniencia.

7°) Empleo de emisoras Uruguayas de alta potencia, que incidían sobre las Islas.(Por el contrario las emisoras Argentinas casi no llegaban).

8°) Devolver en corto plazo a todos los prisioneros (inclusives Jefes de Regimiento y Bases) de Darwin y Georgias.

15. Después de estos hechos, el personal sabía que si bien los Ingleses eran enemigos, no eran malos ni mucho menos y que rendirse no sería tan difícil ni riesgoso. Deberán luego sumarse a esto, los efectos de la lucha armada en sí misma para comprender el resultado final.

16. ¿Cómo fortalecían ellos su voluntad de lucha?. Se aprecia que partiendo de su patriotismo que es innegable, su idiosincracia y orgullo nacional agregaron:

1°) La formación, instrucción y adiestramiento.

2°) La especialización (profesionalismo).

3°) La experiencia anterior para el combate.

4°) El soporte logístico.

5°) La tecnología de avanzada.

6°) El soporte sanitario.

7°) La edad (personal en edad de adultez)

8°) Vestuario y equipo.

9°) La capacidad de transporte dentro y fuera del Teatro.

10°) En general las funciones de personal.

11°) El saberse apoyados por el mundo "civilizado".

12°) El sueldo y bonificaciones.

13°) La creencia que había asesores Rusos en las Islas.

14°) La creencia que el General Galtieri era un émulo de Hitler.

15°) La necesidad de defender la población civil de las Malvinas.

16°) La democracia vs. el Totalitarismo (dictadura militar).

17°) La adecuada distribución del tiempo de combate, descanso y adiestramiento.

17. Podrían mencionarse más hechos, pero éstos son suficientes para demostrar que además de hablar de la Patria a un nivel puramente emocional, han racionalizado dicho concepto para llevar a sus hombres a querer ganar, organizando para ello sus disponibilidades.

Actividad Propia

18. ¿Que se hizo a nivel FFAA en las islas? Se emitieron folletos, panfletos, un periódico, algunas arengas, se enviaron cartas para el soldado argentino y nada más. Todo a nivel emocional puro.

19. ¿Cual fué el hecho más positivo que llenaba de regocijo a todo el personal? Los ataques de la aviación, la llegada de las aeronaves de transporte, el derribo de aeronaves enemigas, el ataque con Exocet desde la costa a una fragata, es decir toda muestra de éxito, de profesionalismo y capacidad combativa.

20. ¿La concentración en Plaza de Mayo y otras, significaron algo?. No demasiado, sobre todo por el descreimiento que tal muestra estuviera acompañada por una transformación profunda del hombre argentino y de la Fuerza en particular.

21. Cabrían otras preguntas a saber:

1°) ¿La formación del personal fué adecuada? en lo que a Fuerza Aérea se refiere, se puede decir que sí, en es-

CG 3.57

pecial los cuadros, pero aún debe ser objeto de mejoras.

2°) ¿Hubo adiestramiento y perfeccionamiento específico para la situación a enfrentar? En general no, si bien se trató de solucionar en base a la improvisación que nos caracteriza.

3°) ¿Hubo intento de fortalecimiento de la moral? Si, pero centrado fundamentalmente en lo religioso, no en muestras de eficacia.

4°) ¿El apoyo logístico fué el adecuado? No, por acción propia desorganizada y carente de prioridades que se ajusten a lo que una Fuerza debe hacer y además por la acción degradante enemiga.

5°) ¿Había experiencia anterior en guerra? -NO.

6°) ¿Había propaganda positiva que resalte los propios valores, éxitos y capacidades y otra negativa de odio hacia lo inglés que llevara a la lucha hasta el final, seguros de la victoria? No en la dimensión mínima necesaria, como para vislumbrar un resultado.

7°) ¿Creímos alguna vez ser ganadores? No, siempre se pensó que si la Flota Inglesa venía deberíamos en el mejor de los casos rendirnos ya que terminaríamos rodeados y aislados.

8°) ¿Teníamos unas FFAA organizadas y adiestradas profesionalmente a todos los niveles? En general la Fuerza Aérea y la Marina sí, mas no el Ejército, quien a su vez era mayoría.

9°) ¿Teníamos emisoras nacionales de alta potencia accionando sobre Malvinas? No, las unicas que se escuchaban aún en las radios mas pequeñas eran Uruguayas y Chilenas, en especial CARBE.

10°) ¿Hubo tropas y fuerzas de recambio para descanso, adiestramiento y combate? No , se puso todas las disponibili-

dades en un dispositivo, que se fué desgastando sin capacidad de reposiciones.

11°) ¿Cual fué el apoyo sanitario? Aparentemente fué bueno, más debe pensarse que como prevención no funcionó bien y además que todo se desarrollo en un dispositivo estático.

12°) ¿Hubo coordinación entre las Fuerzas? Al final se logró pero siempre con el buen criterio de olvidarse de los problemas y resquemores que desde siempre nos separaron y que por otra parte se sabía que nos volvería a separar en el futuro.

13°) ¿Hubo movilidad y transporte adecuados? No ni siquiera desde el comienzo y luego lo que se tenía se fue degradando.

14°) ¿Hubo capacidad, concepción doctrinaria y oportunidad de reponer aquellos sistemas o sectores que se fueron debilitando? Muy poca, solo a través de los escasos vuelos de abastecimiento.

15°) ¿Se cumplieron bien las funciones de personal? En lo que a Fuerza Aérea y Marina se refiere en general sí, siempre acorde con lo conocido pero no fué suficiente. En Ejército fué problemático.

16°) ¿Era adecuada la edad del personal? Para el personal de tropas no, pues se aprecia que en la edad a la cual se realiza el sevicio militar, 2/3 años de vida, representan estar en la adolescencia o en el borde de la adultez, con todas las connotaciones de carácter y volitivas que ello trae aparejado.

17°) ¿Había motivación suficiente? Se aprecia que el personal destacado en las Islas Malvinas, no tenía una comprensión cabal del hecho político-histórico a nivel nacional e internacional que estaba protagonizando.

18°) ¿Sorprendieron las capacidades enemigas? Si, en especial en lo atinente a helicópteros, aviones, buques, electrónica, logística en general e información de las propias actividades.

22. Presentada la situación, a la luz de los acontecimientos y acciones enemigas, se llega a una resultante, donde no se luchó en la medida de lo esperado, concepto que a la Fuerza Aérea no le atañe mayormente, pero que tampoco puede desdeñar como base de análisis, sobre todo si debe actuar en el marco conjunto.

El Combatiente como desprendimiento armado:

23. Otro hecho a resaltar es que un combatiente cuando va a la lucha, lo hace como desprendimiento, como brazo armado extendido de una Nación, Pueblo, Sociedad, Fuerza o Grupo al cual pertenece; en este caso, un Argentino, de la Fuerza Aérea, de tal o cual Brigada, Grupo, Escuadrón, etc.

24. Representa en sí mismo lo más selecto y puro que la organización tiene, pero lleva tras de sí, el espíritu de la misma, y de nada sirve o será de muy poca utilidad accionar en su formación, instrucción y adiestramiento individualmente si cuando llega el momento cúlmine de la lucha, pesan negativamente sobre el todas las secuelas de corrupción que su organización pudiera tener; si sabe que algunos jefes, pares o subalternos civiles o militares, familiares, amigos y aún desconocidos medran, lucran, apuestan al Dólar o las acciones, mientras él lucha.

25. ¿Puede un combatiente ir al combate cuando sabe que aquello que le da capacidades, que lo haría menos vulnerable y más eficáz no ha sido objeto de tratamiento prioritario desde la paz? Si así lo hace y de hecho la Fuerza Aérea a través de sus combatientes lo ha demostrado, estaríamos ante un hecho algo inédito en la realidad mundial y nacional, donde un grupo se ofrenda por una sociedad que no ha pensado oportunamente en él.

C6.3.60

26. Resumiendo toda sociedad y organización trabaja en cuanto a normas, usos y costumbres que le dán una fisonomía, una característica y desde esa posición el combatiente saldrá a la lucha con el respaldo de hecho, o con la varbalización no fecunda y se preguntará si todo su pais y toda su Fuerza tienen la voluntad racionalizada y concretada en obras pre y post conflicto, que hagan válida la ofrenda que realiza.

27. Lo deseable, lo imprescindible es poseer una Fuerza Aérea con voluntad de combate, donde los aspectos que la lleven a actuar en el área de su responsabilidad especíificade defensa, sean tratados con toda justeza, seriedad, desprendimiento y prioridad que se merece.

Vencer el miedo

28. Como todo hombre tiene miedo, para luchar eficazmente deberá vencerlo y en ese conflicto interno que sostiene, confluirán diferentes aspectos, donde adquirirán fundamentalmente importancia la formación y el sentido del deber, pero también las probabilidades que posee de sortear las sucesivas amenazas enemigas y realizar su tarea con éxito (capacidades y adiestramiento dan confianza).

Propuestas:

29. Enunciados y analizados algunos aspectos que hacen a la voluntad de lucha a modo de toma de conciencia, se propone la formación de equipos multisectoriales de especialistas para tratar el tema y proponer soluciones (médicos, psiquiatras, psicólogos, religiosos, abogados, aviadores, artilleros, Ejército, Marina, Fuerza Aérea, etc).

30. Se llega a concebir que la forma de tratar la cuestión debería hacerse en los siguientes niveles:

1°) En el de la formación/instrucción: No es nuevo tratar estos temas en la Fuerza Aérea y de hecho existe alguna orientación en el correcto sentido, pero sería conveniente hacerlo extensivo al pais como un todo, desde el niño al hombre, resaltando la necesidad de cimentar con hechos las pretensiones, el orgullo nacional, la necesidad de ser grandes, el desprendimiento por el prójimo, enfatizando en la necesidad de castigar la venalidad y tal vez gene-

C6.3.61

rando odio o reacción hacia aquellos que son nuestros enemigos.

No debe olvidarse que además de recibir su personal de la civilidad, la Fuerza se relaciona siempre con la misma por mil canales y en guerra éstos tendrán influencia en la propia voluntad tal como está dicho.

2°) En el de la formación técnico profesional: Es sabido que el conocer el tema y tener capacidades desarrolladas en cuanto a técnica, táctica y cantidad infunde confianza, la que tiene como resultado final que el hombre ejecute su tarea con mayor eficacia y fé en la organización a la cual pertenece.

3°) Del combatiente: Finalmente es el hombre quien deberá actuar en el momento oportuno y debe querer y saber hacerlo, para ello habrá que concretar en hechos, aspectos de conducción que lo lleven a ello.

4°) Del combate en sí mismo: Debe poderse medir, e influír en la voluntad de lucha propia y ajena, para ello habría que crear organismos especialistas a nivel Nacional, Estratégico y Táctico, que den al tema el tratamiento específico, apropiado y oportuno.

31. Se cree que todo lo expuesto no alcanza ni mucho menos a presentar soluciones por la falta de idoneidad del suscripto y por la magnitud y complejidad del tema; pero por el simple hecho de haber sostenido una guerra donde se verificaron actitudes en cuanto a voluntad de lucha dispares, debe ser analizado y tratado este aspecto.

32. La guerra es un fenómeno social donde se muestran fortalezas y debilidades de un Pueblo y Estado, pero la responsabilidad de los conductores es extraer de los mismos lo mejor de sí desde la paz

Mayor D. HECTOR MARIO PERGOLINI
(E. Air 2126)

INFORME FINAL

BAM. Mar DEL PLATA

CONFIDENCIAL

IV BRIGADA AÉREA FOLIO 12

INFORME FINAL DE LA SECCION MS-760 "PARIS" DESPLEGADA DESDE EL 22-ABR-82 AL 18-JUL-82 EN LA BAM "MAR DEL PLATA"

I - INTRODUCCION

1. En cumplimiento a lo ordenado por Mensaje Nro OZD 1515 GHO 231235 JUL 82 de MIGDCEM y Mensaje Nro 7516 GHO 271226 JUL 82 de BUEOCCT, la IV Brigada Aérea afectó a dicha Operación UNA (1) Sección de material MS-760, asignandole como tarea la Defensa Aérea Activa contra probables operaciones helitransportadas. Dicho material operó bajo control del Comando Aéreo de Defensa.

II - DESARROLLO

2. La tripulación estuvo integrada por Piloto y Copiloto según Anexo "ALFA". El personal de mecánicos que efectuó el mantenimiento de los aviones se mencionan en el mismo Anexo.

3. La configuración de los aviones estaba equipada con DOS (2) Ametralladoras calibre 7,62 y Versión "BRAVO" de combustible.

4. Se cumplía alerta Roja, para lo cual los aviones se encontraban en cabecera con la tripulación en su puesto de combate, demorando su despegue como máximo TRES (3) minutos.

5. En espera en plataforma, con su tripulación al lado del avión se despegaba en SIETE (7) minutos como máximo.

6. A efectos de mantener el adiestramiento de la tripulación se realizaron las siguientes prácticas:

1°) Interceptación y reconocimiento de aeronaves, guiados por Radar.

2°) Salidas Tácticas con simulación de ataques a objetivos protegidos por Radar de alerta temprana y baterías antiaéreas dirigidas por Director de Tiro automático y Radar de Artillería.

3°) Se simuló ser avión blanco para las prácticas realizadas con avión DAGGER (M-V).

4°) Temas de práctica de interceptación para los Operadores de Radar entre los aviones de la Sección.

5°) Práctica de combate Aire-Aire.

7. Como elemento de supervivencia la tripulación contaba con UN (1) paracaídas y casco por piloto, chaleco salvavidas, pistola reglamentaria 9 mm. y UN (1) chaleco de supervivencia por avión.



III - CONCLUSION

8. La misión ordenada resultó de dificil cumplimiento, pues el material asignado, carece de las condiciones necesarias para tal fin.

9. Las deficiencias encontradas para el cumplimiento de la misión son las siguientes:

1°) Falla de las comunicaciones a baja cota de vuelo, debido al corto alcance del VHF del avión.

2°) Armamento deficiente para el tipo de misión asignada (DOS (2) Ametralladoras calibre 7,62 mm.).

3°) Escasa autonomía (100 MN de radio de acción).

4°) Carencia de asiento eyectable y dudosa posibilidad de éxito de un lanzamiento en paracaídas.

5°) Equipo de supervivencia deficiente (falta de balsa, traje antiexposición y repelente contra tiburones).

6°) Falta de experiencia en intercepción de helicóteros.

7°) La falta de material de reserva obligó en algunos casos a cubrir la alarma con UN (1) solo avión, lo cual no hubiese sido lo óptimo en caso de utilización real.

8°) Limitaciones del material para intercepción todo tiempo.

9°) El cubrimiento radar de los objetivos defendidos carecia de determinación de altura lo que hubiera dificultado una intercepción real.

Primer Teniente JUAN CARLOS DELGADO
(E Air 2870)

CONFIDENCIAL

ANEXO 

NOMINA DEL PERSONAL DE PILOTOS, COPILOTOS Y MECANICOS QUE PARTICIPARON COMO SECCION DE ALERTA DESPLEGADOS EN MDP.

1. Pilotos Etapa III:

1er Ten D Juan Carlos DELGADO (E Air 2870)
Teniente D Juan Alberto MACAYA (E Air 3100)

2. Copilotos:

Alférez D Héctor PALACIO (E Air 3998)
Alférez D Victor GUTIERREZ (E Air 4018)

Reemplazo:

Alférez D Eduardo ADAGLIO (E Air 4022)
Alférez D Walter COLLADO (E Air 4058)

Reemplazo:

Alférez D Enrique AMREIN (E Air 3940)
Alférez D Pedro TUR (E Air 4014)

3. Personal de mantenimiento:

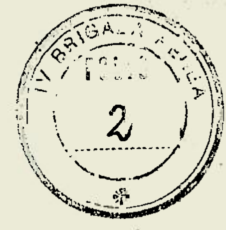
1°) Armero: Cabo Principal Oscar Raúl ESCUDERO (Arm-15618)

2°) Mecánico: Cabo Primero Raúl Rogelio PACHECO (Mecaer-16694)

3°) Radio: Cabo Gerardo Oscar BONANO (Méc Elect.18547)

Primer Teniente JUAN CARLOS DELGADO
(E Air 2870)

INFORME FINAL de la EI de MDP.



CONFIDENCIAL

MEMORANDUM

Para información de:

Comandante Aéreo de Defensa

PRODUCIDO POR:

Mayor D Héctor L. GONZALEZ (E Gen 2091).

MENDOZA, 14 de agosto de 1982.

Asunto: INFORME FINAL DE LA EI DE MDP.

I. INTRODUCCION.

1. El 9 ABR 82 despliego al ADA 601 (Agrupación de Defensa Aérea) con asiento en MDP, a fin de coordinar la instalación de un radar móvil (Cardiom) perteneciente al Organismo mencionado e instalar las Redes de Comando, Control y Coordinación perteneciente al CAD.

2. Efectuado el enlace con la Plana Mayor se comprueba que:

1º) Poseen DOS (2) radares.

2º) Desconocen su estado de funcionamiento.

3º) No cuentan con personal capacitado para su operación y mantenimiento.

4º) Los repuestos, en cantidad suficiente, se encuentran concentrados en el Batallón de Arsenales en BOULOGNE, Provincia de BUENOS AIRES.

5º) No poseen herramientas e instrumental para su mantenimiento.

6º) El equipo no dispone de VHF.

II. DESARROLLO.

Personal.

3. Al informar al Grupo de VA - Ec 1, asiento del CAD la situación existente, son designados para superar la deficiencia de personal los cursantes Operativo VYCA en cantidad suficiente para formar CUATRO (4) Roles de Combate.

4. Para cumplimentar la tercera Fase de la defensa, se cuenta con UN (1) Controlador de Etapa II, existiendo deficiencia de TRES (3).

5. En lo que respecta al personal técnico se dispone de UN (1) mecá-

C6.3.68



nico especializado en el radar BENDIX, un adecuado nivel profesional, lo que permitió adaptarse rápidamente al nuevo equipamiento con el apoyo del Asesor Técnico de CARDION. El ADA 602 proporcionó DOS (2) mecánicos con conocimiento mínimo de electrónica, por no contar con una escuela de formación.

6. Los alumnos operativos lograron el nivel mínimo necesario al cuarto día de operar "H 24", posteriormente ante el requerimiento del Jefe de la Plana Mayor se instruyó en radar a DOS (2) Oficiales y NUEVE (9) Subo ficiales artilleros.

Material.

7. Se incorpora UN (1) equipo de VHF provisto por el CIC BAIRES y se instala el radar en la Costa Atlántica, zona de CAMET.

8. No tiene capacidad de proveer altura, obteniéndose dicho dato del radar de CELPA, operando así como EI.

9. Se coordina con Jefatura de Agrupación a fin de adelantar el sostén logístico para disminuir el tiempo de inoperatividad del equipo.

10. Superadas las fallas, a los dos días se integra al Sistema de Defensa en condiciones óptimas de funcionamiento.

11. Al ponerse en servicio el segundo radar, es desplegado a VIE bajo el Control Operacional de la FAA (CAD); posteriormente se toma conocimiento de la existencia de CUATRO (4) radares inoperativos, informándose al CODA, originando el despliegue de dicho material a distintas BBAAMM y posiciones críticas, siendo operado por personal de la FAA.

12. El ADA 601 despliega su AAé para defensa de la Agrupación y el radar, contando con un sistema moderno para vigilancia y defensa (SKYGUARD y ROLAND). Ante la necesidad de éste material en el TCS y considerándose no aceptable su asentamiento, el CAD coordina su despliegue a las BBAAMM.

Características del equipamiento.

13. El Radar CARDION(Alert MK IIA), con posibilidad de armarse en DOS (2) horas, tiene capacidad de operar en tierra sostenido por criques niveladores y/o sobre movilizadores ó camión, permitiéndole una gran movi-

C6.3.69



lidad, fundamentalmente para TTOO donde la línea de combate varía con rápidez o bien para el cambio de posición permanente disminuyendo la posibilidad de su ubicación.

14. Posee poco alcance, siendo su detección máxima de 180 MN para una superficie reflectora de 10 m2, es decir, para aeronaves de gran tamaño y a niveles muy altos. Se ha comprobado en la práctica que el alcance máximo es de 60 MN para aeronaves de 2 m2 a baja cota.

15. Tiene energía propia y capacidad de acoplarse a línea al contar con un convertidor. Tiene IFF y DOS (2) pantallas de IPP, una de mantenimiento con posibilidad de utilizarse en detección cuando la principal es operada para control.

16. Durante OCHENTA (80) días de funcionamiento permanente, se originaron TRES (3) fallas a pesar de ser utilizado en la costa con alto porcentaje de humedad, lluvia y no contar con guía de onda presulizada.

17. Otras características están detallada en el folleto adjunto.

18. El SKYGUARD: posee un Sistema de Control de fuego integrado de varios subsistema con una tecnología sobresaliente. El equipo de búsqueda e identificación provee cada segundo una actualizada detección con un alcance de DIECISEIS (16) Km. La detección de los blancos son nítidos y expuestos a una IPP.

19. La información es procesada automaticamente y mide el grado de amenaza. El radar es muy eficaz y poco vulnerable a las CME causados por el enemigo; sin limitaciones en cotas baja y elimina todo track de una velocidad menor de VEINTE (20) kts, anulando la perturbación pasiva (chaff).

20. La adquisición y traqueo se realiza en forma automática. Posee gran exactitud debido a su haz muy estrecho. Cuenta con un monitor que permite visualizar al incursor; el traqueo puede ser manual.

21. El Sistema de procesamiento de datos posee una computadora digital facilmente programable. Efectúa el propio chequeo de funcionamiento del equipo y efectividad operacional.

C6.3.70



22. La transmisión de datos a las piezas se efectúa por medio de un equipo de transmisión digital.

Medio Aéreo.

23. Se contó inicialmente con DOS (2) M-III, CUATRO (4) M-V y DOS (2) MS-760, las características de estas aeronaves se omiten por ser conocidas, efectuándose las conclusiones en el aspecto operacional.

Comunicaciones.

24. Se dispuso la Red de comando, control y coordinación teniendo en cuenta la posibilidad que de perderse enlace con un corresponsal, hacerlo a través de otro.

25. El enlace es por ENTEL, línea física y radio (HF-VHF), de acuerdo a la diagramación adjunta.

Operaciones.

25. Se efectuaron operaciones de:

1º) Identificación armada.

2º) Recuperación de MK 62 en misión de ataque.

3º) Apoyo a la navegación de aeronaves.

4º) Búsqueda y exploración.

5º) Comprobación de perturbación pasiva por dipolo reflectores (chaff).

26. Se detectaron MIL SETECIENTAS (1.700) aeronaves en aproximadamente MIL NOVECIENTAS (1.900) horas de operación.

Conclusión.

27. La Defensa debe estar totalmente automatizada, para lograr precisión y evitar la saturación de la misma.

28. El radar de CELPA provee altura precisa pero con excesivo retardo al ser de haz muy estrecho, agravado por la movilidad del medio aéreo Debe ser utilizado para lo que fué diseñado.

29. Considerar la posibilidad de incorporar al SICEA los SEIS (6) radares de Ejército, utilizándose como EV.

C6 .3. 71

30. Efectuar Operaciones Conjuntas a fin de lograr una correcta utilización de los medios disponibles y evitar el peligro potencial que significan las FFSS para el medio aéreo, fundamentalmente por la adquisición de equipos sofisticados y precisos (AAé), que exigen profesionalismo.

31. Aplicar una Doctrina, que sea el resultado de Operaciones Conjuntas.

32. Ejército desconoce la forma de utilizar el radar CARDION, el cual no ha sido operado por más de UN (1) año de permanecer en el país.

33. Necesidad de aumentar en calidad y cantidad la AAé para defensa de las propias BBAAMM.

34. La AAé es más efectiva utilizándose en forma simultáneo con misiles y cañones, disponiendo de más de un Director de tiro y baterías suficiente para evitar su saturación.

35. El MS-760 debe ser utilizado únicamente como medio de coordinación y nó de combate.

36. El M-V, al no contar con radar de abordo, lo imposibilita como interceptor.

37. La aplicación del chaff no es efectivo, concepto logrado después de haberse practicado en SIETE (7) oportunidades sin necesidad de utilizar MTI.

38. Lograr la superioridad en "Guerra electrónica", para luego obtener la aérea a un costo aceptable.

39. El beneficio del empleo de la CME es asegurar la superioridad relativa sobre el enemigo, y la función de las tácticas es proporcional a CME eficaces en momentos críticos de la Misión.

Mayor HECTOR LUIS GONZALEZ
(E Gen 2091)

CONFIDENCIAL

RED DE COMANDO CONTROL Y COORDINACION



CODA
CIC BAIRES

TTY

TE
TTY

BAM MDP

BAM DIL

BASE NAVAL
MDP

MINI CIC
MDP
COT

TE
TE/TR
TE
TE

TE

TE
TE/TR
TE/TR
TE/TR

CELPA

DEFENSA
CIVIL

RADAR MDP
A Aé

TE

RADAR VIE

Informe final SECTOR DE DEFENSA AEREA
MALVINAS

C6.3.74

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA
VI BRIGADA AEREA

C6/38

TANDIL, 26 de Agosto de 1.982.-

OBJETO: Cumplimentar expediente

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA

1. En cumplimiento de lo ordenado por expediente Nº 1.370.228 (CDA), informo al Señor Comandante que, en razón de que tanto el titular de esta Unidad como el Señor Jefe del Grupo 6 de Caza han tenido participación directa en el comando de las operaciones desarrolladas por la FAS, como asimismo en la confección del informe producido por el Estado Mayor de esa FAS, en el mes de julio en la ESGA, las conclusiones contenidas en dicho informe se consideran totalmente válidas.

2. Asimismo, por haber sido el citado informe confeccionado por los especialistas que durante las operaciones estuvieron abocados al problema específico, se aprecia que el mismo es completo y abarca la mayoría de los interrogantes, que al respecto pueden caber.

3. Con respecto a aquellos aspectos no incluídos en el informe de la FAS y que sí están contemplados en la guía remitida por el expediente de ese Comando, como ser análisis de la compatibilidad entre programas de instrucción teórico/práctico en tierra y en Vuelo, actualmente en vigencia, y las necesidades de adiestramiento que surjan de un estudio analítico de las operaciones realizadas, informo al Señor Comandante que esta Unidad ha constituído un grupo de trabajo para la realización de dicho exámen.

4. Dado la amplitud de los antecedentes a examinar y la profundidad y seriedad que se desea dar al estudio mencionado, el mismo llevaría mas tiempo que el asignado, por lo cual solicito al Señor Comandante una prórroga de TREINTA (30) días para su elevación.

5. Con relación al párrafo 3 de su expediente, referido al análisis de las operaciones desde la óptica del Comando Aéreo de Defensa, por haber sido el Sector de Defensa Malvinas el único Sector que tuvo oportunidad de realizar operaciones de defensa aérea reales y en mi carácter de Comandante Aéreo de Defensa de la Zona Sur, adjunto elevo al Señor Comandante el informe

///

C6. 3. 75



///

producido por el personal actuante en el CIC MLV y solicito que se lo considere como punto de partida para iniciar las acciones tendientes a lograr las mejoras perseguidas.

6. El presente expediente se confeccionó por duplicado quedando el mismo para el archivo de esta Unidad, interviniendo en su redacción e impresión el Vicecomodoro D. Oscar Luis ARANDA DURAÑONA (E. Air. 1626) y el Suboficial Principal Antonio STASSI (Ofc.10445).



Brigadier ROBERTO FERNANDO CAMBLOR
Jefe VI Brigada Aerea

C6.3.76

FUERZA AÉREA ARGENTINA

SECRETO

ANEXO 128
Cta. Nº 562-9489-04-2
Medida: 21 x 29,7 cms.

MEMORANDUM

Para información de:

Comandante Aéreo de Defensa Zona "SUR"

PRODUCIDO POR:

Vcom Oscar ARANDA DURAÑONA - May Hugo MAIORANO - May Alberto KAJIHARA May Héctor PERGOLINI - 1er Ten Norberto FABER

de 19

Asunto: Informe sobre el Sector de Defensa Aérea Malvinas.

I - INTRODUCCION

Propósito

1. El presente Memorándum fue confeccionado por los Jefes y Oficiales del Comando Aéreo de Defensa que tuvieron a su cargo la conducción del Sector de Defensa Malvinas y el único propósito del mismo es transmitir las experiencias vividas durante el conflicto con Gran Bretaña y señalar aquellos errores propios y ajenos que se cometieron en su totalidad por inexperiencia bélica, para que tanto experiencias como errores sean capitalizados como enseñanzas en el futuro desenvolvimiento y accionar de la Fuerza Aérea Argentina.

2. Es de destacar en este informe la ausencia, por razones de servicio, del Jefe del Radar Móvil MLV Mayor D Miguel Angel SILVA.

Estructura

3. El informe se ha estructurado en SIETE (7) capítulos que se inician con esta introducción, continúa luego con algunas consideraciones de carácter general, posteriormente con consideraciones de carácter particular de cada agrupamiento orgánico y finaliza con las conclusiones más importantes del tema específico y aquellas otras no directamente vinculadas, pero que se aprecia son un debe transmitir.

II - CONSIDERACIONES DE CARACTER GENERAL

4. Con motivo de las operaciones ordenadas por el PEN para recuperar las Islas Malvinas, el Comando de Defensa Aérea ordenó la constitución de un Sector de Defensa Aérea que centralizado en Pto Argentino se le asignaba una zona de control de 200 MN de radio.

5. Por plan, al SD MLV le correspondían las siguientes funciones:

1°) Control de las Operaciones Aéreas de Defensa.

2°) Alarmas de ataques aéreos.

3°) Suministro de información a los CCIICC vecinos.

4°) Control del tránsito aéreo.

5°) Colaborar con las operaciones de B y R.

6°) Desempeño como PDO contra objetivos terrestres o navales.

7°) Apoyo a la navegación aérea.

6. Impuestas por la situación se asumieron, además las siguientrs funciones:

1°) Alarma de cañoneo naval.

2°) Alarma de ataques helitransportados.

3°) Observación costera.

4°) Dirección del fuego de artillería costera.

7. Para el cumplimiento de las funciones mencionadas se adoptó la organización descripta en el Anexo "ALFA". El Jefe del CIC a su vez Jefe del SD, dependía directamente del A-3 del EM del Componente Aéreo Malvinas.

8. El trabajo del CIC se pueden dividir en dos Fases: una la que correspondió al período anterior al inicio de las operaciones en donde el mayor esfuerzo estuvo centrado en el apoyo del puente aéreo y otro que se extendió durante todas las hostilidades.

9. Con respecto al control del puente aéreo se propusieron al CODASUR, los corredores de Tránsito Aéreo y de Artillería los cuales fueron aprobados y profusamente puestos en práctica. Cabe destacar el valioso aporte del Radar de FA que ofició de CCA.

10. Iniciadas las hostilidades y por ser el SD MLV, un sector atípico por no contar con medio interceptores propios, excepto los vuelos de coberturas provenientes del continente, no hubo prácticamente operaciones aéreas de defensa y las principales tareas realizadas fueron:

1°) Suministro de alarmas.

2°) Control y guiados vuelos del continente.

3°) Control del tránsito aéreo.

4°) Vigilancia aérea, terrestre y naval.

11. El funcionamiento del CIC, se vió facilitado por la conformación de un comando conjunto. Al estar ubicados los 3 Comandos de Fuerzas en un mismo edificio y al enviar además representantes al CIC, permitió una evaluación rápida y segura de las informaciones.

12. Se contó con un Oficial coordinador por la parte operaciones de Ejército, un Oficial coordinador de Aviación de Ejército y personal de ARA con una especie de MIG para la evaluación de la posible ubicación del portaaviones y de enlace con FA.

13. Se contó además con un enlace con el Centro Coordinador de Fuego de AAa. Este centro funcionó en un edificio distinto al del Comando y centralizaba la información para destinarla hacia los distintos elementos propios.

14. Se mantuvo asimismo un enlace permanente con el centro coordinador de fuego de artillería de campaña.

15. Esta concentración de información que se lograba en el CIC hizo que este organismo reuniera información, no solo de la parte aérea sino también de superficie lo que permitió lograr una detección e identificación con una relativa oportunidad.

Ventajas obtenidas con la organización elegida

16. Las ventajas fueron:

1°) Se logró una centralización de la información.

2°) Se trabajó en forma conjunta lográndose una adecuada comprensión de los términos usados por los distintos componentes y de los problemas de cada uno de ellos.

3°) La centralización en todo organismo como emisor único de todo tipo de alarmas (amenazas, aéreas, navales o terrestres).

Inconvenientes de carácter general encontrados

17. Uno de los principales inconvenientes encontrados fue la tardía organización del sector de defensa lo que impidió un conocimiento previo de sus miembros y no haber hecho, aunque más no sea, una apreciación previa de la elección del MMA para la asignación de tareas a cada uno de los componentes.

18. Otro inconveniente fue que no se pudo lograr una adecuada coordinación o control de los vuelos propios por las características propias de la técnica utilizada para las penetraciones, como tampoco se tuvo enlace por VHF.

19. No se tuvo una cobertura adecuada en la zona oeste sobre todo debajo de los 15.000 pies (norte y sur del estrecho de San Carlos) y fue menor en la zona del centro del estrecho de San Carlos. Esta restricción impidió una adecuada vigilancia y control de las operaciones en dicha zona.

20. El hecho de haberse operado con una sola cabina (operativa) con el radar, produjo una saturación en el control en situaciones especiales, que quitó agilidad y efectividad al sistema.

21. Aparecieron en pantalla gran cantidad de ecos simulando sobre todo helicópteros y buques que hicieron recargar el trabajo de los operadores, de los ploteadores e indujeron a apreciaciones falsas y estados de alarma desgastadores.

Dificultades en el accionar conjunto

22. En este aspecto, es conveniente destacar principalmente la falta de mentalidad de trabajo conjunto lo que se tradujo en lo siguiente:

1°) Resistencia inicial a instalar los comandos en el edificio previsto.

2°) Resistencia en el envio de coordinadores por desconocerse la importancia de los mismos.

3°) Falta de información inicial para realizar identificación de medios aéreos o de superficie detectados por el radar o por la ROA.

4°) Falta de coordinación en la utilización de los medios.

5°) Falta de un lenguaje común.

6°) Ubicación CCAAa lejos del CIC obligó a una duplicación de esfuerzos por cuanto se producían interferencias y recargos en las comunicaciones al estar las mismas "enganchadas" en escucha, en la línea del radar, por llevar una mesa de ploteo similar a la MIG.

7°) Dificultades propias y derivadas de la idiosincracia nuestra, de pretender en muchos casos, por parte de Ejército y Armada, evaluar una amenaza aérea sin estar capacitados para ello lo que traía como consecuencia una demora en la transmisión de las alarmas a los distintos elementos.

8°) Demora en la transmisión de información dentro del componente Ejército lo que impidió una fluída corriente de intercambio de datos. Por ejemplo caso HOWARD o FOX que llegó la información demorada de sobrevuelo de HARRIERS (zona oscura del radar).

Inconvenientes producidos en el despliegue y abastecimiento de los sistemas

23. Fue realizado en forma compulsiva, prácticamente asignándolos a medida que surgía la necesidad, lo cual fue producto de una planificación inicial que no apreció correctamente la evolución de la situación.

24. Así la ROA, la AAa, los Radares ELTA; arribaron a las islas en forma aisladas y a veces icompleta.

25. Además la toma de posición y el abastecimiento de c/u de ellos estuvo dificultada por la carencia de suficientes medios de movilidad. Al respecto es de destacar la progresiva degradación que los mismos fueron sufriendo por deficiencias de mantenimiento, por la acción enemiga, el clima y aún la pérdida de vehículos que se produjo con el buque Río Carcarañá.

26. Es de notar que en general la FAA tuvo muy pocos vehículos para movilidad y abastecimientos y en cuanto a la ROA, se debió compartir el empleo de los helicópteros con las tareas de despliegue a DARWIN de los medios propios y del EA, por otra parte esta Fuerza contribuyó hacia el final de las operaciones en tareas de abastecimiento de la ROA con sus BELL-212.

27. Resumiendo, la instalación y apoyo a todos los sistemas ubicados en forma alejada al centro poblado y o las Bases, fue dificultosa. En especial el abastecimiento a los PPOOAA, quienes paulatinamente quedaron, ubicados detrás de las líneas enemigas, hecho agravado por la presencia permanente de aviones enemigos.

28. Debe sumarse a esto la incapacidad de los helicópteros propios para operar nocturno, lo que impidió aprovechar ese momento y situación para ejecutar tareas logísticas. Por contraste la aviación de helicópteros ingleses disponía de todo el tiempo ya sea de día o de noche y el que la situación meteorológica táctica exigía.

29. Además se hace notar que en general los helicópteros tanto de la FAA como de las otras fuerzas no poseen gancho para carga suspendida. Ella realmente demora y condiciona el abastecimiento y despliegue en situación de guerra, apreciándose que aún las aeronaves mas pequeñas deben poseerlo.

Cambios de emplazamientos

30. Se demostró que la evolución de la guerra, caracterizada por: los resultados de la acción enemiga (pérdida de propio material) variación de la situación de superficie, propios redespliegues, cambios por parte del ENO en los procedimientos y medios de ataque, acción de sus sistemas y armas sobre nuevos OOMM, y logro de la superioridad aérea etc; conformó nuevas situaciones que hizo necesario rediseñar el dispositivo defensivo propio y de las Fuerzas Amigas.

31. Ello trajo aparejado la necesidad de reubicar los medios bajo la acción enemiga, o en condiciones de luz, meteorológicas y de suelos, adversas.

32. Así cuando el ENO disminuyó en su acción contra la Base Aérea MLV, y comenzó a atacar el dispositivo de superficie, aprovechando la orografía y las bajas producidas en la AAa, se tomó la decisión de rediseñar el dispositivo antiaéreo, la ROA, la Red de SAM de infantería, etc. pero fue imposible llevarla a cabo por la carencia de medios idóneos para ello (helicópteros, vehículos, comunicaciones, etc) produciéndose entonces penetraciones y ataques por corredores fácilmente detectados por el ENO con sus sistemas de guerra electrónica.

III - MESA DE INFORMACION GENERAL

33. Para su funcionamiento, la mesa de información general (MIG) contó con los siguientes medios:

1°) Mesa de ploteo.

2°) Teléfono con línea física con:

a) Radar FA.

b) Radar Ejército.

3°) VHF (FM) como alternativa con radar de ejército.

4°) 3 ploteadores.

34. Los medios bastantes precarios, permitieron un adecuado funcionamiento, pero con ciertas limitaciones.

35. La mesa de ploteo, si bien cumplió con su cometido en forma primaria, no permitió una graficación adecuada sobre la misma, en lo que se refiere a los recorridos de los medios aéreos y navales para su adecuada ubicación y seguimiento de su derrota. Este seguimiento permitía establecer sus tácticas de empleo, posibles rutas de aproximación para el ataque, posible ubicación del portaaviones.

36. En el aspecto personal es necesario tener en cuenta la degradación que va sufriendo el mismo en su efectividad, en forma paulatina, producto de la tensión, de la continuidad del servicio por tiempo prolongado y de la capacidad de asimilación individual a las contingencias de la guerra.

Sugerencias

37. En lo que se refiere a la mesa de ploteo es conveniente confeccionarla de Acrílico en una escala 1:250.000/1:500.000 y debe ser colocada en forma vertical. (Anexo BRAVO).

38. Al ser de acrílico, permitirá graficar con un trazo el recorrido de los móviles, para poder determinar en forma aproximada, posibles rutas de aproximación, AADD de operación, técnica de penetración.

39. En el caso de realizarse operaciones aéreas cercanas propias y por los ataques enemigos para su mejor control y visualización, es necesario trabajar con escala más chichas, lo que implica tener otra MIG con detalles del terreno, (Ej: para seguir derrotas de helicópteros propios o enemigos, para analizar las aproximaciones bajas de los incursores enemigos etc), es decir que se contará con dos meseas lo que significa aumento de personal.

40. En el caso de contar con dos radares o radares de defensa terrestre (RAZID) es necesario trabajar con cartas de escala chica y con el transparente de radiales y círculos de distancia desplegables al punto de ubicación del radar colocada previamente.

41. Sería conveniente estudiar la posibilidad de colocar un monitor de TV o elementos similares para transferir la información en forma instantánea al CIC. Esto permitiría que el ploteador de la MIG reciba la información en fomra directa para graficarla. En forma simultánea mantendría los auriculares colocados con una extensión que le permita moverse con facilidad.

42. Por otra parte es necesario que de las previsiones de CIC a implementarse (1 por radar si es posible), se preparen cajones de despliegue con todos elementos de la MIG.

43. Los elementos más importantes, son los siguientes:

1°) Acrílico ya marcado con los círculos. Los radiales no es conveniente marcarlos por las variaciones de declinación.

2°) Carta de la zona escala 1:250.000 y 1:500.000.

3°) Regla ploteo.

C6.3.82

4°) Computador.

5°) Cuadernos para libro de guerra.

6°) Libros de ploteo (se deben imprimir).

7°) Elementos de escritura para acrílico.

8°) Elementos para borrar sobre acrílico.

9°) Elementos varios de librería (abrochadora, perforador, biromes, gomas lápiz, etc).

10°) Compás de punta seca.

44. Las comunicaciones basadas en líneas físicas permitieron un adecuado enlace, dada la cercanía de los corresponsales. Los inconvenientes que se presentaron fueron los derivados de la puesta fuera de servicio ocasional de los teléfonos y de los cortés de las líneas en forma accidental (vehículos o propia tropa).

45. El radar de ejército al ser bidimensional, no permitía un adecuado ploteo. Por otra parte no poseía personal adecuadamente adiestrado como para dar apoyo a los aviones. Esto producía una limitación muy grande en el control de las operaciones, siendo solucionado el inconveniente enviando gente del radar de FA, al mismo, lo que por supuesto no eliminaba la falta de información de altura.

IV - MESA DE INFORMACION DE TRANSITO AEREO

46. La principal función de la Mesa de Información de Tránsito Aéreo fue la de mantener actualizada la situación de vuelos propios. Para ello se contó con CUATRO (4) especialistas en tránsito aéreo que recibían por la red de comando la transferencia de vuelos provenientes del continente y telefónicamente del aeródromo MLV la salida de aviones.

47. En coordinación con el CODASUR, se trazaron corredores de tránsito, antiaéreos y zonas de vuelo prohibido.

48. Antes de la iniciación de las hostilidades el sistema funcionó sin mayores inconvenientes si se tiene en cuenta el tremendo esfuerzo que significó el Puente Aéreo a las Islas.

49. Para la transferencia de vuelos se implantó un plan de vuelo abreviado. Los datos que contenía, eran suficientes como para cubrir las necesidades de la MITA:

1°) Indicativo.

2°) Tipo de aeronave.

3°) Nivel.

4°) Velocidad.

5°) Procedencia y destino.

6°) IFF.

50. Con posterioridad a la apertura del fuego, se instaló en la MITA un VHF y desde la misma se realizó el control de Tránsito local en especial el vuelo de helicópteros.

51. En el CIC la MITA estaba instalada al lado de la MIG y se accedía a la central de comunicaciones por una puerta directa.

Ventajas

52. La disposición elejida y la proximidad a los enlaces con el radar y central de comunicaciones, permitió realizar una inmediata correlación de los planes devuelo e identificar los distintos contactos radar.

53. Se produjeron demoras en la transmisión de los planes de vuelo previstos y de los horarios de despegue desde el continente a la isla. Hubo errores en la utilización del IFF y en la autenticación de los corresponsalea. Todo esto produjo en varias ocasiones la aparición de ecos no identificados sobre todo en la primera fase de las operaciones cuando el puente aéreo era más intenso y produjo problemas de identificación, debiendo asumirse por el nivel, velocidad, rumbo de aproximación y procedimientos similares a los utilizados por los aviones propios que los ecos desconocidos eran amigos.

Sugerencias

54. Es necesario tener preparado para despliegue la mesa de trabajo de la MITA, con el tablero para fajas de progresión de vuelo y carta de la zona IFR y VHF en la cantidad adecuada y de acuerdo a los CIC previstos (Ver Anexo CHARLIE).

55. Es conveniente, que la mesa de trabajo, cuente con un VHF para hacer escucha en la frecuencia de operación y operar como ACC en el caso de los AADD que no lo posean, pudiéndose llevar en la MITA la progresión del vuelo y coordinar la transferencia y separaciones con el radar y la TWR. Esta concentración permite la eliminación de intermediarios que deben retransmitir información (Ej: ACC) y se tendrá al control de área, dentro del CIC.

56. Es conveniente y de acuerdo a la situación y las características del TO el control de los helicópteros y de los aviones de otra FFAA y por consiguiente la notificación de sus planes de vuelo.

57. Si bien en la doctrina de aerocooperación se determina, que se asignará un nivel por debajo del cual volarán los mismos, esto no es totalmente cierto, por cuanto la presencia de la AAa hará que siempre se deba hacer identificación.

58. Al estar la defensa antiaérea de las fuerzas bajo su propia responsabilidad, el hecho que cada una provea radares, crea un problema de transferencia de datos e identificación. Esto presente un problema sobre todo en el caso de Ejército, que no tiene el personal suficiente y además no están capacitados para realizar control del espacio. Por otra parte, la responsabilidad del control de espacio aéreo es de la FAA lo que implica una superposición de tareas y de responsabilidades, que es necesario delimitar y asignar.

V - RADAR MOVIL

Medios asignados

59. La función del Escuadrón se cumplió en un tono ya que se realizaron las siguientes tareas: detección de móviles aéreos y navales, esta última atípica a la función del radar, identificación, control de la aviación propia y apreciación del movimiento y maniobras del enemigo. Por lo tanto los medios disponibles fueron suficientes para cumplir la tarea asignada. Es de destacar la operatividad del Escuadrón en sus desplazamientos ya que cuando se ordenó su cambio de ubicación se concretó en 48:00 horas.

60. Los medios fueron:

1°) Antena.

2°) Cabina técnica.

3°) Cabina operativa.

4°) 3 generadores.

5°) 2 unimog.

6°) 2 cisternas de 1.500 lts.

7°) Microonda FM-200

8°) Comunicaciones HF-VHF-Grabador.

Ventajas

61. Las ventajas a destacar son:

1°) Haber llevado la cabina operativa y contar en la misma con tres consolas y operarlas en distintos rangos lo cual posibilitaba una buena discriminación para la detección e identificación de los ecos, disponer en la misma con comunicaciones suficientes (CUATRO VHF) lo que permitía realizar escuchas en cuatro frecuencias simultáneas y tener espacio para tener una pequeña MITA dentro de la cabina.

2°) Haber llevado desde la iniciación (02 ABR 82) del conflicto un vehículo para realizar los desplazamientos del Escuadrón de Radar.

3°) Disponer de una microonda para realizar la comunicación con el CIC y con el radar de Ejército, a pesar de no habérsela utilizado en todas sus gamas de posibilidades debido a las deficiencias que se mencionarán posteriormente en las desventajas y deficiencias en planeamiento.

4°) Otra de las ventajas a mencionar es la de haberse contado con personal con experiencia en despliegue lo que permitió que se operara en un ciento por ciento y en condiciones mínimas para solucionar problemas técnicos y logísticos. El haber tenido

contacto periódico con la familia le permitió al personal tener un mejor desempeño en la función del radar y mantener el espiritu y la moral bien alta en todo el transcurso del conflicto.

5°) Disponer con otro radar para la vigilancia en casos de F/S del propio, permite además aumentar el cubrimiento en combate. Lo expresado confirma la necesidad de contar con dos radares en un sector de defensa comprometido y con gran intensidad de aviones.

6°) Haber logrado formar un Escuadrón totalmente autónomo en lo que respecta a logística.

Desventajas y deficiencias

62. Las deficiencias que se tuvieron se van a dividir por función realizada a los efectos de tener una acabada ídea de las mismas:

1°) Detección:

a) Por su emplazamiento los radares tenían limitado su cubrimiento en el sector oeste, debido a la formación del terreno que era montañoso lo cual limitaba al rango y altura de control de la aviación propia y enemiga no así la detección de los móviles enemigos y barcos detectados a 30 NM y en casos hasta 120 NM.

b) Existía una zona de 6/10 NM alrededor del radar que no permitía visualizar los móviles debido al empastamiento de la pantalla producido por los ecos del terreno, lo que imposibilitaba visualizar el movimiento aéreo enemigo en las cercanías de Pto Argentino, desconociéndose a partir de ese momento sus intenciones.

2°) Identificación:

a) Existía una anarquía en cuanto al uso del IFF/SIF ya que había códigos fijados por el COTLANSUR, otros por la FAS y CODASUR y otras impuestas por iniciativa de las propias Unidades, todo esto ocasionaba una gran confunsión que anulaba la posibilidad de la identificación por IFF/SIF, teniéndolo que hacer por medio de la autenticación, lo cual tenía sus inconvenientes, debido a los distintos procedimientos aplicados por el COTLANSUR y la FAS, sumado a veces el desconocimiento del empleo por parte de las tripulaciones.

b) Al comienzo del puente aéreo hubo problemas para la identificación por posición o por corredor de entrada por aplicación de procedimientos contradictorios puestos en vigencia en forma simultánea e independiente por los distintos Comandos o Autoridades intervinientes y posteriormente por modificaciones impuestas por la situación a procedimientos ya establecidos.

c) Las ordenes fragmentarias a veces no llegaban, o eran incompletas o posteriores a la visualización en pantalla o al contacto por VHF radar avión.

C6.3.86

d) Hubo muchos casos en que la OF no concidía con lo expresado en dicha orden en lo que refiere a código IFF/SIF indicativo, etc; lo cual creaba, en el operador, confusión en la identificación de la aviación propia.

3°) Operaciones de control aerotáctico:

a) El mayor inconveniente en las operaciones fue la no recepción de las OF o que estas no coincidieran con las misiones reales o que fueran recepcionadas con posterioridad a su realización.

b) Al no contarse con dicha orden sucedía, en la mayoría de los casos, que en frecuencia de radar llamaba un determinado indicativo (avión) solicitando instrucciones. Cuando se consultaba por ello al CIC, este desconocía quien era el que llamaba y cual era su misión, esto impedía que el radar diera las instrucciones solicitadas ocasionando un sin fin de inconvenientes, al crearse dudas tanto al operador de radar como al piloto.

c) Además, debido a que las misiones en su mayoría eran a bajo nivel, se utilizaba un retransmisor y como éste se mantenía demasiado alejado de Malvinas, quedaba fuera de alcance VHF del radar, fue necesario establecer un enlace por HF del CIC al retransmisor para actualizar las posiciones de las PAC. Este medio significaba de 3 a 4' de retraso en el informe que recibían los pilotos.

d) Durante el transcurso del combate el 01 MAY al radar no se le asignó el blanco al cual se debía interceptar asumiendo dicha responsabilidad el controlador actuante.

e) Debido a lo cambiante de la situación, que obligaba al constante cambio de procedimientos, no existió una definición absoluta de los puntos de transferencia de control, entre el control radar y el control de la TWR Malvinas.

4°) Comunicaciones:

a) Si bien en general cumplió con su cometido, no se tuvo una real comunicación entre radares, no solo por la parte logística sino en la trasferencia de control de la aviación propia que hubiera facilitado la detección e identificación de la misma facilitando el cometido de cada misión o tarea ordenada.

b) La microonda no se utilizó en su totalidad de posibilidades debido a la inexperiencia tanto técnica como operativa del personal, a pesar de contar con las mismas desde el año 1978, es decir que el personal no recibió un adiestramiento adecuado en lo que atañe a calibración, mantenimiento, reparación y operación por lo que se tuvo que trabajar en un solo canal.

5°) Planeamiento:

a) De acuerdo al planeamiento efectuado para el Escuadrón de Radar Móvil establecía que el alojamiento, racionamiento, seguridad y apoyo logístico en general, sería provisto por la BAM Malvinas, lo que no ocurrió y todo tuvo que ser solucionado por el propio Escuadrón de Radar Móvil, asumiendo funciones ajenas a su responsabilidad y para las que no estaba preparado, incluyendo tareas de inteligencia y seguridad.

C6.3.87

b) En el planeamiento conjunto no se tuvo en cuenta, al determinarse la ubicación de una batería de Otto Melara, que su proximidad al radar y las vibraciones que produjeran sus disparos iban a cortar los conexionados rígidos de las tarjetas y módulos del equipo.

Sugerencias

63. De la experiencia obtenida desde el punto VYCA es necesario de que se logre unidad de mando en todo lo atinente al control de las armas "contra aire" (aire y superficie-aire), y el control de espacio aéreo en general.

64. Realizar operativos conjuntos con las otras Fuerzas para lograr la unidad de mando sujerida anteriormente y obtener la coordinación y complementación de los integrantes de un TTOO.

65. Lograr una buena comunicación entre centros de radar para obtener un efectivo control y transferencia del movimiento aéreo, asignándole frecuencias y códigos a utilizar, lográndose con ello una buena detección e identificación.

66. Aprovechar las capacidades del equipamiento en lo que respecta a T. Aéreo, adiestrando al personal VYCA para que pueda asumir dicha responsabilidad en ocasiones o momentos como en el conflicto.

67. Desarrollar operativos dentro de la mayor realidad posible es decir con bombardeos y cañoneo para que el personal tenga idea lo que es un combate.

68. Utilización de la microonda en los operativos para lograr una buena comunicación, previo adiestramiento al personal con un curso completo de mantenimiento, reparación y operación.

69. Un intenso adiestramiento de los controladores y pilotos con los distintos tipos de aviones saliendo de las normales interceptaciones de 60°y 90°visto la experiencia MLV ya que las mismas no se pudieron llevar a cabo.

VI - RED DE OBSERVADORES DEL AIRE

70. La red de observadores del aire estuvo integrado por personal de la Fuerza Aérea y por civiles Radioaficionados Córdobeses, quienes pusieron a disposición el equipamiento personal.

71. En general se diseñó para cubrir el área norte y oeste, sector donde el cubrimiento del radar estaba especialmente penalizado.

72. La conformaban:

1°) 10 PPOOAA, uno de las cuales poseía además un radar ELTA.

2°) 1 centro de filtraje.

3°) 1 centro receptor de información en el CIC.

C6.3.88

Sugerencias

73. Los aspectos destacables y sugerencias se describen en los párrafos subsiguientes.

74. Vestuario y equipo: Inicialmente fue provisto por el propio personal y reforzado con elementos de la Fuerza Aérea, lo que determinó que llevaran un equipamiento diverso y de gran volúmen a transportar. Además resultó inadecuado para la zona y la época del año. En general cada una de las personas se proveyó de los medios que a su criterio resultaban adecuados, pero esto determinó una conformación de medios dispar y en general ineficaz ya que se desconocía el clima y lugar del emplazamiento.

75. Se sugiere: entonces diseñar y normalizar un tipo de equipamiento y vestuario que sea conforme a la situación que impera en el TO.

76. Carpas: En general se aprecia que no eran las más adecuadas para soportar el clima y el viento imperante en la zona (hasta 150 km/h) pero además se aprecia que el personal no las instaló correctamente a sotavento y ante los deterioros sufridos hubo necesidad de reinstalarlas, reemplazarlas e instruir al personal en su empleo ante las falencias habidas.

77. Se sugiere; entonces incrementar el adiestramiento del personal que realice tareas de observación en cuanto a supervivencia y además establecer los requerimientos operativos para diseñar y obtener carpas que se adecúen a las zonas de operación.

78. Alimentación: Nuevamente aquí el personal trajo los elementos que compró personalmente, brindándosele el resto en las islas y realizándose el abastecimiento periódico aún durante la guerra. Se menciona en párrafo aparte los problemas de movilidad que tuvo ya sea por disponibilidad de medio o situación; por otra parte el menú estaba compuesto por elementos no adaptables al momento y circunstancia vivida por el personal, ya que se componía de elementos propios para cocinar. No obstante con el avance de las operaciones este problema fue disminuido al llegar las raciones de combate.

79. Todo esto originó un alto flujo de movimientos de helicópteros para instalación y abastecimiento de la ROA, aún en operaciones de guerra.

80. Se hace necesario entonces reestudiar el menú y los medios que se dispongan para la ROA, que se adapten a la situación climática y táctica imperante y minimicen al máximo los movimientos logísticos y de apoyo.

81. Sanidad: A causa del clima, de la inadaptación al medio, del vestuario y equipo, de la situación táctica, etc., se produjeron enfermedades en el personal del tipo gripal, anginas, torceduras, inflamaciones, etc., tanto en el personal civil como militar. Así al segundo día de instalada la ROA, luego de una ola de frío y viento huracanado, por pérdida de calor en el cuerpo, un alto porcentaje de observadores se hallaba afiebrado y enfermo.

C6.3.89

82. Nuevamente aquí cada hombre trajo los medicamentos que entendía adecuados con resultados magros.

83. Por otra parte los elementos de primeros auxilios que provee la Fuerza Aérea por doctrina no incluyen elementos para medicarse en este tipo de enfermedades.

84. De manera tal que se hizo necesario realizar vuelos de helicópteros sanitarios para llevar remedios adecuados, que permitieron al personal automedicarse bajo supervisión radial de los médicos.

85. Se sugiere; entonces considerar por parte de equipos médicos la conveniencia o nó de diseñar, confeccionar y proveer equipos de primeros auxilios que además de elementos para tratar heridas cortantes, rasgantes, etc., producidas por armamentos y/o esquirlas, piedras, caídas, etc., contengan elementos para tratar enfermedades como las enunciadas y otras conforme a la zona de operaciones para que sean provistas al personal que por sus funciones se desempeñen en áreas alejadas (observadores, GOE, comandos, etc).

86. Cantidad de personal: Decidida la implementación de la ROA, a las islas llegó la dotación justa de personal para cubrir los puestos a ser instalados, no quedando capacidad para efectuar rotaciones reemplazos y/o cubrir nuevas zonas no previstas en primera instancia ello ocasionó que algunos puestos fueran momentáneamente abandonados (N°10) y otros definitivamente aún antes de la primera acción enemiga.

87. Se sugiere: Entonces prever y disponer de personal y aún de medios para efectuar los movimientos o instalación de nuevos puestos que permita adaptarse a nuevas situaciones y mantener el sistema en su nivel de rendimiento a medida que se desarrollen las operaciones.

88. Toma de puestos por parte del ENO: Ante esta situación, la ROA se fue degradando en su rendimiento, al quedar claros en el cubrimiento que fueron aprovechados para penetrar y atacar, por lo expuesto en el párrafo anterior pero además por la imposibilidad de reinstalarlas, esos claros no fueron cubiertos.

89. Se sugiere: entonces mantener personal en reserva como ya fue expuesto, pero además se aconseja mantener puestos de observadores pasivos y móviles que estando en las proximidades, puedan ser activados a voluntad de la Red y cubrir esos claros provocados.

90. Se hace notar la necesidad de mantener capacidad de transporte y abastecimiento durante el combate hacia zonas que estarán comprometidas y/o en territorio enemigo.

91. Líneas de PPOOAA: En Malvinas se estableció una sola línea de puestos de observación, lo que permitía la detección pero no el seguimiento en avance de los aviones enemigos.

92. Se sugiere entonces adoptar como doctrinario el establecer más de una línea de observadores en profundidad para asegurar no solo la detección en tiempo sino también el rumbo y OM hacia el cual se dirije. Esto posibilitaría obtener mejor información y evitar o disminuir las falsas alarmas producto de la inseguridad que hacen al CIC o obrar en forma más general y a la vez produce acostumbramiento y descreimiento en las defensas con el consiguiente deterioro en el rendimiento.

93. Preparación del personal y equipamiento: Las exigencias a la cual está expuesto el personal de la ROA varía sustancialmente según la situación que se vive. Así se diferencian sustancialmente entre aquella que se encuentra en la zona de combate y aquella que está en la profundidad de la zona de comunicaciones o del interior propias, misma consideración podría hacerse entre aquellos observadores que sin ser de la ROA, actúen en territorio enemigo.

94. En este contexto debería considerarse, a fin de extraer experiencias, a la ROA de MLV, como actuando en territorio hostil y con una situación en que por el clima, problación, amenaza aérea y superficie estan sujeto a exigencias impropias de la preparación que había recibido.

95. Se considera entonces que por ejemplo la ROA que actúe en el caso CHILE, en el límite sur de Santa Cruz (GAL RIO TURBIO), vivirá situaciones similares debiéndose adaptar a la situación de superficie y tal vez cambiar su emplazamiento en avance o retroceso. Caso enteramente diferente a una que actúe en RYD CBA OSA donde dificilmente este sujeto a ello.

96. Se hace necesario entonces diferenciar el perfil del personal y equipamiento necesario en una y otra situación a fin de que sea mantenida la misma eficacia durante todo el transcurso de la guerra.

Comunicaciones

97. Se realizaron con equipamientos y frecuencias de radioaficionados. Este tipo de material determinaron la necesidad de ubicar los puestos en base a posibilidades de enlace seguro, reduciendo en parte la distancia y el tiempo de alerta.

98. Por otra parte se produjeron casos de inteferencias por pobladores, escuhas de tráfico y radiogoniometría de los puestos.

99. Siendo además los equipos alimentados por baterías, se notó un consumo acelerado de la carga, hecho incrementado por el frío y la transmisión a veces injustificada.

100. Cada ROA disponía de baterías de 12 Volts del tipo automotor de gran tamaño y peso y carga lenta.

101. Se sugiere entonces asignar a la ROA equipos de comunicaciones que impidan la escucha, análisis y radiogoniometría, de tamaño reducido y poco consumo.

102. También ver la posibilidad de obtener baterías de carga rápida, alto rendimiento y tamaño reducido.

103. Por otra parte la necesidad de adaptarse al terreno y extender el cubrimiento lo mas alejado posible, determina la necesidad de incursionar en equipamiento HF y/o retransmisores que aumenten la ganancia.

104. Ubicación de los PPOOAA: Habiendo sido ubicados los observadores, algunos de ellos fueron atacados y tomados por el ENO, otros en cambio soportaron búsqueda y ataque cambiando de posición sin caer prisioneros. Esto determinó, como ya se ha dicho, que se debilitara la detección en sectores y en otros se mantuviera.

105. Ante este hecho se aprecia que se hace necesario adiestrar y concientizar al personal en cuanto a la necesidad de establecer posiciones de cambio, observación y ocultamiento para lograr el mayor tiempo de permanencia y operación posible.

106. Estudios de cartografía: Algunos PPOOAA, luego de ser rebasados y a veces atacados y perseguidos, quedaron librados a su suerte para intentar el retorno a las propias filas, en un terreno que no dominaban, produciéndose casos de desorientación.

107. Ante ésto se cree conveniente que el personal reciba instrucción en cuanto a la interpretación de cartas y mapas para poder enfentar situaciones como las descriptas en otras.

108. Utilización de las alturas: En general se intentó colocar a los puestos de observación en las alturas predominantes en el área a cubrir, estos que aparece como correcto por que amplía significativamente la distancia de visualización, a veces, queda condicionado por la meteorología (techo de nubes, precipitaciones y vientos). Es así que se debió soportar vientos huracanados, nevadas y nieblas que impidieron u obstaculizaron la obtención de información.

109. Por lo expuesto se aprecia que en determinadas circunstancias (orografía y clima) el puesto deberá ser ubicado en valles o laderas aunque ello aumente la cantidad de PPOOAA, conforme a la reducción de áreas de cubrimiento que resulte de esta modalidad de empleo.

110. Detectores especiales: Durante las operaciones de guerra se detectó vuelos de helicópteros y aviones en horas nocturnas y con meteorología adversa, no advertidos por la ROA.

111. Ante estos hechos se aprecia como conveniente, dotar a los PPOOAA de detectores acústicos e infrarrojos que amplíen la capacidad de obtención de información en esas condiciones.

112. Personal Civil Vs Personal Militar: Cada POA estaba constituído inicialmente por 2 civiles voluntarios y 1 soldado. Con motivo del clima, del tiempo de permanencia apostado y de las acciones enemigas, se produjeron pedidos de relevo, ante ello y dado su carácter de voluntarios, se procedió a relevarlos por personal militar, reconociendo como justas las causas invocadas y el valor y patriotismo demostrado.

113. Este movimiento de personal obligó a extraer personal militar, no previsto, de los sistemas de armas, debilitándolos.

114. Se sugiere: Entonces estudiar y definir, con que personal implementar una ROA en una zona de combate donde se lucha por la posesión del terreno, si civiles o militares. Se aprecia que al menos debería tenerse una dotación de personal militar subalterno apto y equipado para cumplir dicha tarea, dado el carácter de voluntariedad que reviste el aporte de civiles en la ROA.

115. ROA en el mar: En MLV, al igual que en GAL, SCZ, SJU, CRV, TRE, etc., se da el caso que los aeródromos están en la costa lo que por ahora permite establecer una Red de Observadores que cubre parte de los 360°. Esta situación establece la imposibilidad de brindar información ante aeronaves que aproximen volando muy bajo o bordeando la costa acantilada.

116. Este hecho revestiría carácter de catastrófico si el ENO aproximara a los AADD antes mencionados sin ser detectados por el mar dado que no permitía disponer de los sistemas de AAa en tiempo. Ej:

1°) Roland: Necesita 5'para estar disponible desde que se ordene.

2°) Skyguard: 35mm: necesita 30' para estar disponible desde que se ordene si está frío y 5' si está caliente.

3°) 20 RH: necesita 3' para estar disponible desde que se ordene si está frio.

117. Se recuerda que ante la disponibilidad de una RWS por parte del ENO, podría ejecutar el ataque que juzgue conveniente según el sistema de AAa que se halle operable.

118. Durante la guerra en MLV, a pesar de tener el Radar de vigilancia en una cota de 100 mts aproximadamente hubo incursiones desde el mar (radial 080°), detectadas a 22MN a pesar de los imprevisto, se pudo alistar algunas armas ello se debió a:

1°) El incursor retardó su ataque tratando de hacerlo detrás de los montes.

2°) Había armas de AAa en turno de alarma listas para abrir fuego.

119. Se considera a esta experiencia válida solo en parte pues se desconoce la altura real de vuelos de los HARRIER en la detección, el hecho de aproximar bien desde el mar, y la cota de instalación del radar.

120. ¿Que ocurriría ante una penetración hacia Gallegos aprovechando la marea baja y la costa alta?. Probablemente no hubiera detección oportuna.

121. Antes estos hechos se sugiere diseñar un sistema de detección que contemple estas posibilidades, basado en la acústica en buques o barcazas instaladas convenientemente y en radares tipo ELTA o similares de cubrimiento costero para lograr la detección oportuna.

122. Se recuerda además que cuando el radar de vigilancia y control aéreo queda F/S, ya sea por fallas o por la acción enemiga. Sólo queda la ROA y los radares de alerta temprana. Se crea que, en tal concepto, se debe diseñar el dispositivo, considerando la amenaza desde el mar.

123. Radar ELTA en la ROA: En el puesto N°9 y posteriormente en el N°1, se instaló un radar ELTA para alarma temprana de la AAa en caso de vuelos bajos por el norte.

124. Sobre esta experiencia puede decirse lo siguiente:

1°) Al comienzo se contó con personal mal preparado para la tarea,

luego del traslado y a consecuencia del deterioro del asignado al AD MLV este aspecto fue solucionado.

2°) Se generó una corriente especial de abastecimiento (comestibles, combustibles, baterías, generador, etc., para mantenerlo operando).

3°) El consumo de la carga de la batería, a causa del clima y aún del viento es muy elevada.

4°) Con demasiada frecuencia, el viento de la zona impidió su utilización.

5°) Fue objeto de ataques con bombas y cañones sin consecuencias.

6°) Se le efectuó una prolongación a la línea de cables que unía la PPI con el conjunto de antena a fin de alejar al operador de la antena de radar y además permitirle operar desde un refugio seguro.

7°) En general no satisfizo en la detección de aeronaves, sin poderse determinar las causas.

125. Se aprecia que este criterio de utilización en casos determinados es correcto, aunque deberán juzgarse y solucionarse los problemas enunciados de personal y abastecimiento.

126. Se sugiere experimentar en operativos este dispositivo para extraer conclusiones.

127. Asignación de SAM 7 a la ROA: Habiéndose detectado la aproximación de HARRIERS en vuelo bajo para efectuar lanzamiento en tiro LABS, en proximidades de los PPOOAA 1 y 2, se asignó personal especialista y un SAM 7 al POA N°1, dado su proximidad a la base.

128. Como medio de comunicación y alarma, se empleó la red de la ROA.

129. Se logró el derribo de una aeronave luego de haber realizado un ataque, durante el escape.

130. Se aprecia que este criterio demostró su validez no en cuanto a unir la ROA con la AAa, que es un hecho fortuito del teatro, sino en la conveniencia de cubrir con misiles de infantería las avenidas de aproximación y ataque del ENO, de manera de negarle todo tipo de procedimiento.

131. Interferencias en las comunicaciones: Dentro del CIC, y por proximidad con transmisores de la Fuerza y de otras, se produjeron inconvenientes en las comunicaciones con el Centro de Filtraje.

132. Se sugiere: considerar este aspecto en acciones futuras.

133. Centro de Filtraje: Fue instalado fuera del CIC, con equipos y antenas adecuadas, aprovechando las alturas para incrementar la ganancia.

134. No solo se integró la ROA, sino que también participó de la Red de Coordinación de Fuego del Ejército y la Red de alarma de SAM 7.

135. Todo ello sumado a la carencia de personal en número no suficiente (solo 3 hombres) y a la falta de relevos, determinó que el mismo finalizara virtualmente agotado.

136. La implementación del C.F. alejado del CIC, tuvo la ventaja de no obstruir ni dificultar el trabajo del mismo.

137. Se sugiere mantener tal criterio y además dotarlo de la dotación de personal acorde a las necesidades y las exigencias de la guerra.

138. Se recuerda que el C.F. no solo es un órgano operativo sino también administrativo y de conducción que recibe y vive pluralmente las peripecias de los hombres sujetos a acciones de guerra a la distancia.

139. Relevos de personal: al igual que el resto de los combatientes, se apreció que debe ser reemplazado cuando la voluntad de lucha comienza a decaer. En Malvinas se cree que en las operaciones el personal como máximo puede permanecer 10/12 días, luego se generan reacciones producto de la fatiga y la tensión.

VII - ANALISIS DE LOS MEDIOS ANTIAEREOS

140. La Defensa Antiaérea en la zona MLV, se organizó en base a los medios antiaéreos de las tres Fuerzas desplegadas a saber:

1°) Fuerza Ejército: (GADA 601).

2°) Armada: (Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina).

3°) Fuerza Aérea (15 piezas RH cal. 20mm, 1 Ba Superfledermaus).

141. A los efectos de la coordinación de los fuegos se creó el COA (Centro de Operaciones Antiaéreas) con dependencia del CIC del Sector Defensa MLV.

142. A su vez, el CIC, mantenía comunicación directa con la Base Aérea Darwin, a los fines de los alertas. La defensa antiaérea en dicha Base, se implementó con 6 Pz RH cal. 20mm de Fuerza Aérea y una sección Skyguard de la Fuerza Ejército, los medios antiaéreos de esta Base se subordinaron al Jefe de la misma.

143. En el Sector Puerto Argentino, se desplegaron los medios antiaéreos según lo siguiente:

1°) Fuerza Ejército: UBICACION: Sector Ciudad. Material: 7 secciones Skyguard, 1 lanzador Roland.

2°) Armada: UBICACION: Sector Ciudad. Material: 12 cañones Hispano Suiza cal. 30mm, 2 lanzadores TIGER-CAT.

3°) Fuerza Aérea: UBICACION: Aeropuerto. Material: 9 piezas RH cal 20mm, 1 Batería Superfledermaus cal 35mm, 1 Radar Elta.
La defenaa se reforzó con una sección Skyguard y 2 lanzadores TIGER-CAT, perteneciente a la Fuerza Ejército.

144. En el Anexo "DELTA" se grafica la orgánica de los medios antiaéreos desplegados.

145. Durante el desarrollo de las operaciones, se distribuyeron 20 misiles antiaéreos SAM 7 y 7 lanzadores desplegados en los siguientes lugares:

1°) Base Aérea Darwin: 10 misiles, 4 lanzadores.

2°) Sector Puerto Argentino:

a) Aeropuerto: 1 lanzador - 2 misiles.

b) Bahía Fox: 1 lanzador - 4 misiles.

c) Monte Low: 1 lanzador - 2 misiles.

146. Es fundamental aclarar que, para el desarrollo de las operaciones, la implementación del Centro de Operaciones Antiaéreas fue de primordial importancia.

147. El mencionado Centro, ya estaba organizado a nivel Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, adoptándolo para las dos Fuerzas restantes.

148. Es de destacar, que el mismo contaba con personal idóneo para la tarea, con un Oficial, Jefe de Operaciones, cuatro Suboficiales Superiores y tres Suboficiales Subalternos ploteadores. Con este personal, además de los Oficiales y Suboficiales de Ejército y Fuerza Aérea, se implementó el funcionamiento las 24:00 hs del día, hasta su finalización.

149. Los medios de control que se utilizaban en ese Centro, cumplían adecuadamente con las necesidades, como ser, la mesa de información general, tableros de ploteo, etc.

150. Se coordinó con el CIC, la confección de los corredores de entrada para la aviación propia.

151. Estos corredores fueron respetados en todo momento, no solo por la aviación propia en la zona MLV, sino por aquellas aeronaves que provenían del continente.

152. En lo que respecta a las comunicaciones, el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, también solucionó en gran parte, la carencia de estos medios.

153. El citado Batallón, proveyó a través de su sección, las comunicaciones entre el COA y el CIC, como así también desde el COA a las Unidades Antiaéreas desplegadas.

154. Asimismo se establecieron comunicaciones inalámbricas "en escucha" con los radares de vigilancia (Fuerza Aérea y Ejército) que facilitaron el conocimiento actualizado de la situación aérea.

155. Las comunicaciones entre el COA y el Puesto Comando de Artillería en el Aeropuerto, se realizó a través de una línea de Radioenlace punto a punto.

156. Este sistema funcionó unicamente hasta el primer bombardeo al Aeropuerto el día 01 de mayo.

157. Sin embargo, las comunicaciones duplicadas con equipos VHF, provisto por el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, permitió la continuidad del servicio.

INCONVENIENTES

158. En razón de que cada Fuerza utiliza distintas magnitudes y lenguaje, en la retransmisión de datos a las Unidades desplegadas, dificultó a veces, su interpretación. Caso típico fué confundir niveles de vuelo (200 por 2000 mts), velocidad (nudos por Km/h), etc.

159. Se designó muy escaso el personal de Fuerza Aérea para integrar el COA.

160. En lo referente a comunicaciones se detectó lo siguiente:

1°) Instalación de medios de comunicación inadecuados (Radioenlace).

2°) Carencia de medios de comunicación inalámbricos eficaces.

161. Al ser la AAa un arma orgánica, del Ejército, asignada a las Unidades hubo disparidad de criterios en cuanto a la distribución de las armas, producto de no existir un mando centralizado para planear la defensa antiaérea de Puerto Argentino como un OM único.

SUGERENCIAS

162. A efectos de optimizar los procedimientos operativos y hacer más efectivo las capacidades de los medios antiaéreo, sugen las siguientes inquietudes:

1°) Dentro del marco "Doctrinario" y para las operaciones conjuntas, centralizar el mando de los medios antiaéreos que permita una distribución óptima de los mismos.

2°) Realizar un estudio a nivel conjunto de la doctrina de empleo de los sistemas de armas antiaéreas de las tres Fuerzas Armadas.

3°) Habiéndose comprobado el derribo de aviones propios por efecto de la AAa de las otras Fuerzas, en circunstancias de presión psicológica en tiempos límites, y la necesidad de minizar estos riesgos, enviar aeronaves propias a ejecutar adiestramiento programado, repetitivo y frecuente a las Unidades Antiaéreas.

4°) Realizar ejercicios operativos conjuntos con las tres Fuerzas Armadas en la faz de AAa, por lo menos 2 veces al año.

VIII - CONCLUSIONES ESPECIFICAS DE DEFENSA AEREA

163. La gran cantidad de información volcada en los títulos anteriores y la cantidad de autores intervinientes, puede haber dado la impresión de un cierto desorden, pero a través de su lectura se puede

inferir con nítida claridad una primera conclusión que su análisis escapa del alcance del presente informe pero que es una obligación moral escribirla: la imprevisión y mala preparación de los medios para afrontar un conflicto bélico es un pecado de lesa Patria que jamás se debe repetir.

De un sector de Defensa Aérea en un TO

164. Entrando ya directamente en las conclusiones específicas de la Defensa Aérea se puede afirmar que en razón de que todos los componentes de un Sector de Defensa pertenecen a distintos organismos, cuya existencia individual es necesaria por la índole de su actividad diferenciada, es imprescindible la contínua práctica de operativos completos donde se armonicen y practiquen hasta el logro de la perfecta coordinación, todas las actividades propias de la operación real.

165. Debido a que en la mayoría de los casos y hasta tanto se implemente un sistema integral de defensa del espacio aéreo nacional, la Fuerza Aérea deberá asumir la responsabilidad de la defensa en base a CCIICC de campaña, se debe seleccionar y capacitar al personal que algún día pueda desempeñarse en alguno de sus puestos y mantener actualizados sus conocimientos participando en los ejercicios operativos mencionados.

166. Además, el organismo responsable, debe ser dotado de los medios y tenerlos permanentemente alistados para poder montar sin demorar ni dudar los implementos que conforman un CIC. Todos esos útiles, mesas, tableros, etc., que componen un CIC se aprecia que deben ser confeccionados teniendo en cuenta las sugerencias que en cada caso se detallan en este informe.

De las comunicaciones del CIC

167. Las comunicaciones entre el CIC y Radar deben ser mejoradas, sobre todo si se tiene en cuenta las posibles distancias que se pueden encontrar uno de otro, debiendo aprovechar mas el equipamiento de microondas disponibles en la Fuerza.

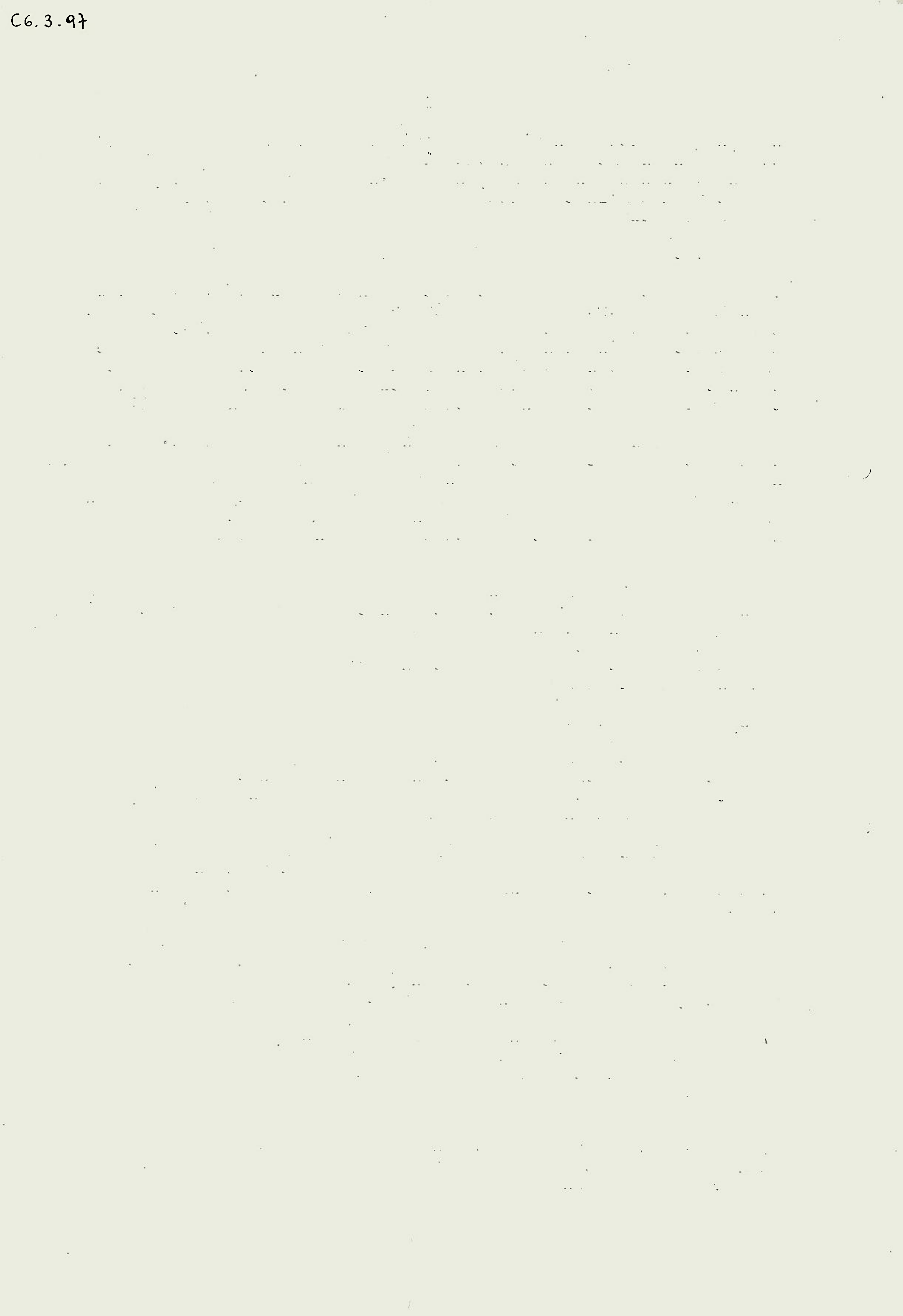
168. Si bien los enlaces alámbricos son los más confiables y económicos, se debe prever siempre la alternativa inalámbrica para minimizar los cortes de líneas producidos por efectos de las armas enemigas.

169. Lo más conveniente sería lograr un sistema de comunicaciones que permitiera ir agregando corresponsales con enlace directo, que sea provisto como sistema integral (equipos, mecánicos, operadores y repuestos) y que sea desplegado directamente con el radar móvil.

170. Con respecto al personal, se considera necesario prever mayor cantidad de personal sobre todo prever relevos para lograr una adecuada y constante eficiencia en el trabajo de los mismos.

De Radares

171. Esta guerra demostró la ventaja que significa disponer de medios de alternativa y redundar en todos los sistemas, en especial con otro radar móvil.


C6.3.97

172. Este segundo radar nos permite:

1°) Asegurar la cobertura en caso de falla o destrucción de uno de ellos.

2°) Aumentar la capacidad operativa al poder efectuar un control más estricto y poder ejecutar funciones ofensivas y defensivas. Sobre todo para la zona de operación de Río Gallegos, donde se deberá realizar una vigilancia mayor, control sobre la zona de Punta Arenas, identificación de aviones regresando de sus misiones, guiado ofensivo, etc.

3°) Utilizar uno de los radares como estación de interceptación.

173. Es imprescindible lograr una total cobertura de vigilancia, utilizando la ROA, observadores de otras Fuerzas, radares de menos alcance para las zonas ciegas, etc.

174. En el caso de que se opere radares de otras fuerzas en las proximidades o no, deberán coordinarse la vigilancia, la detección y la transferencia de datos para identificación. Esto es sumamente importante, sobre todo este último caso para evitar la destrucción de las aeronaves propias por fuerzas amigas.

175. Asimismo, es conveniente resaltar y remarcar, que es sumamente difícil por no decir imposible, detener el fuego antiaéreo de las fuerzas propias diseminadas en el terreno, sobre todo si la infantería cuenta con armamento similar a los SAM 7. Esto es debido a la falta de experiencia en identificar los aviones propios, a la tensión del combate, y a la deficiencia en las comunicaciones que no proveen rapidez y que en muchos casos, no llegará hasta la tropa diseminada en el terreno.

De la Artillería Antiaérea

176. Con relación a la Artillería Antiaérea, como principal y dolorosa enseñanza extraída de los derribos de aviones propios, surge la imperiosa necesidad de incrementar el adiestramiento, enviando aeronaves propias a ejecutar prácticas programadas, repetitivas y frecuentes a las Unidades Antiaéreas.

177. Asimismo se deben desarrollar y utilizar las tácticas y técnicas que permitan inhibir a los sistemas automáticos de disparo.

178. En razón de que la mayoría de las veces la aviación propia sobrevolará defensas antiaéreas de otras Fuerzas Armadas, es necesario que las medidas señaladas se extiendan al marco conjunto.

179. Al respecto es imperioso que, de una vez por todas, se desarrolle una doctrina conjunta del empleo de las armas antiaéreas y su integración en un CIC de un Sector de Defensa Aérea. En ello va la vida de nuestros pilotos.

180. Una última deficiencia en materia AAa, es la urgente necesidad de adquirir capacidad misilística AAa de mediano alcance.

C6. 3.98

De la ROA

181. Nuevamente, pero esta vez en guerra, la ROA ha demostrado su valía, siendo imprescindible su implementación, máxime cuando hechos aciagos pueden ocasionar la pérdida momentánea o total de los radares de vigilancia.

182. Se considera que las apreciaciones efectuadas en el capítulo específico, de ser llevadas a cabo, permitirán disponer de una ROA mucho más eficaz.

De la Logística

183. En el aspecto logístico, el eficaz desempeño de aquellas unidades mejor preparadas en campañas, ha evidenciado la conveniencia de obtener y operar con unidades autónomas en lo que se refiere al apoyo logístico básico: racionamiento, alojamiento y movilidad.

184. Por útlimo es necesario que la Fuerza Aérea adecúe los medios operativos que sean necesarios para adquirir la capacidad de helitransportar, en despliegues o cambios de emplazamientos, los elementos y apoyos que imponga la situación en condiciones de luz, tácticas y meteorológicas adversas.

IX - ENSEÑANZAS GENERALES

185. Las siguientes son algunas de las enseñanzas mas importantes extraídas de la observación directa o indirecta de las operaciones realizadas por el enemigo y de sus consecuencias.

186. Maniobras Utilizadas por los HARRIERS:

1°) Volar en formación cerrada simulando un solo eco, (normalmente una sección) para evitar evidenciar la cantidad.

2°) Utilizar el CHAFF para dar tiempo en la entrada de sus ataques.

3°) Aprovecharon las debilidades de la defensa antiaérea.

4°) Utilizar los accidentes del terreno para las aproximaciones al objetivo.

5°) Efectuaron reempleos con resultados negativos; fueron derribados (NO REEMPLEO).

6°) Efectuaron engaño entrando 4 aviones formados por secciones simulando 2 ecos, efectuaron evoluciones para mostrarse 2 ecos saliendo y en un momento determinado atacaron 2 aviones.

7°) Simular velocidad del HARRIER con Vulcan, lanzando previamente PAC de HARRIERS y entrar el Vulcan como relevo de PAC.

8°) Volar HARRIER con velocidad de helicóptero.

9°) Realizar sucesivos pasajes en la vertical fuera del alcance de la AAa y tirar en el momento apropiado.

C6. 3. 99

10°) Hacer sucesivos pasajes a unas 20 MN y desaparecer de la detección radar apareciendo nuevamente lejos del AD con sucesivos PAC, y luego entrar en alguno de los pasajes a atacar.

11°) Utilizaron patrullas en las rutas probables de aproximación.

12°) Efectuaron tiro LABS fuera del alcance de la AAa y BOH a gran altura.

13°) El día 01 May hubo un intervalo grande entre el 1er ataque 04:40 hs y el 2do 08:30 aproximadamente, lo que alertó la defensa y permitió repeler el ataque. Es conveniente efectuar ataques sorpresa con mayor cantidad de medios evitando repetirlo con poca diferencia en tiempo.

14°) Realizaron muchos ataques simulados para desgaste y efecto psicológico sobre la AAa y tropa.

15°) Atrajeron la atención del radar con un avión y atacaron con otra aeronave desde una ubicación distinta.

187. De la observación del efecto de las armas lanzadas por los ingleses, se pueden inferir las siguientes conclusiones:

1°) Es conveniente utilizar las bombas más pequeñas posibles acorde con el nivel de daño deseado.

2°) Es válido el concepto de analizar y elegir concienzudamente el retardo de explosión en relación con la dureza del blanco.

3°) Es necesario fortificar al máximo la cabina del radar como asimismo alargar la guía de onda para lograr un mayor alojamiento de la antena.

4°) Desarrollar emisiones señuelos para atraer los misiles antiradiación.

5°) Construir refugios para los directores de tiro de artillería.

6°) Los refugios individuales del personal deben tener techos para disminuir los efectos de las explosiones aéreas.

7°) Las construcciones en las zonas de los OOMM deben tener el menor desarrollo vertical posible.

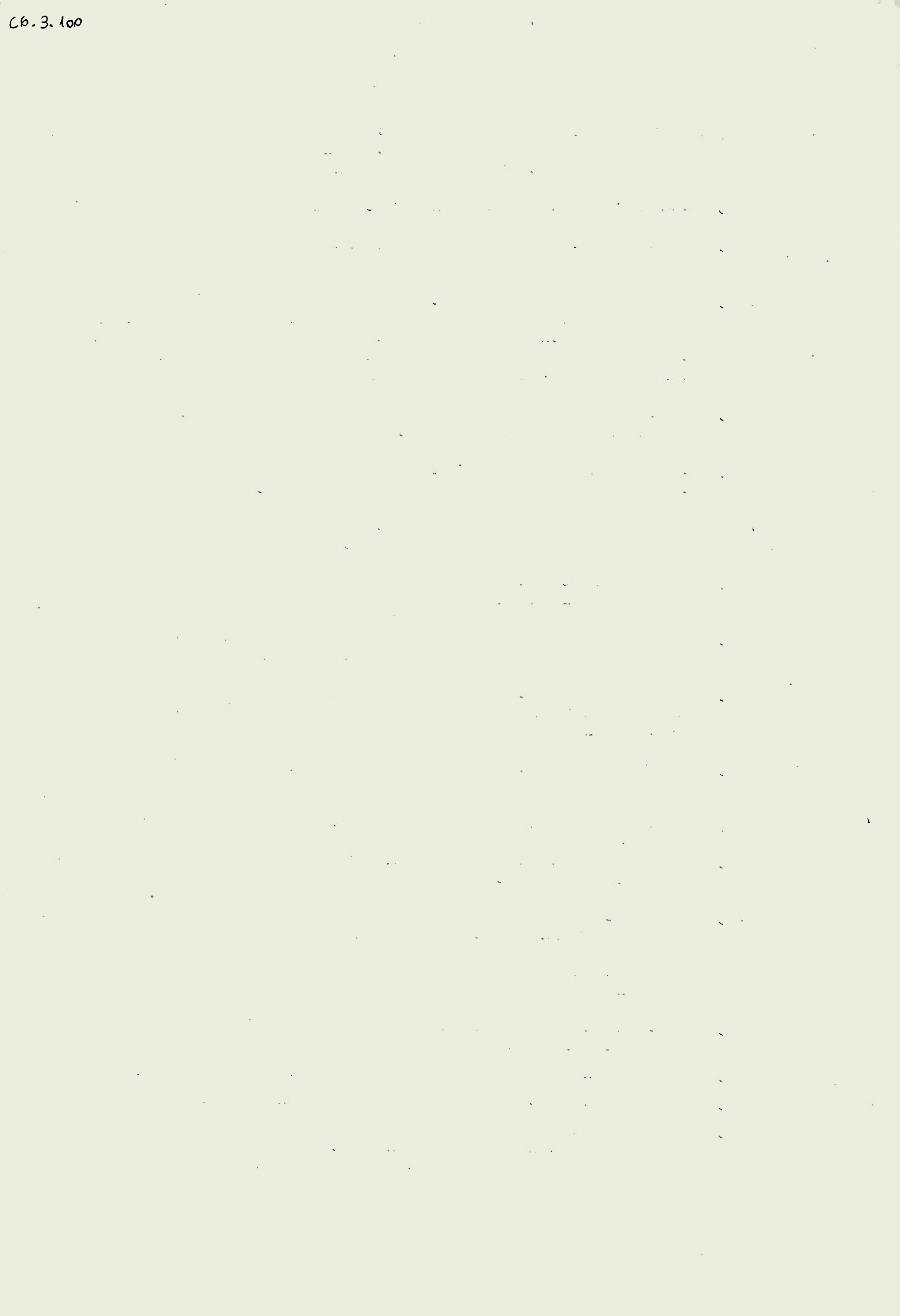
188. En materia de seguridad de instalaciones se puede afirmar que es necesario:

1°) Construir las fortificaciones con bolsas de arena de color verde o igual al terreno.

2°) Proveer a las unidades de radares RAZID antipersonales.

3°) Equipar a las defensas con visores de luz residual.

4°) Preparar a los AADD de campaña para repeler ataques comandos mediante la utilización de elementos tales como: alambrados de púa, campos minados, detectores acústicos, etc.



5°) Incrementar las defensas antiaéreas con trampas para aviones en vuelo resante tales como granadas que explotan en el aire.

189. Una de las máximas capacidades de los ingleses fué la de realizar operaciones comando y obtener información. Se estima que el GOE debe incrementarse y desarrollar las siguientes habilidades:

1°) Infiltrar las líneas enemigas y obtener información.

2°) Ubicar y marcar blancos para la aviación de ataque.

3°) Realizar golpes de mano en los AADD enemigos sobre blancos de superioridad aérea.

4°) Actuar de noche.

190. La Fuerza Aérea debe estar capacitada para atacar objetivos de superioridad aérea con helicópteros equipados con misiles filoguiados.

191. En el aspecto personal se debe:

1°) Instruir al personal en los métodos para resistir a interrogatorios.

2°) Todo personal que pueda caer prisionero debe conocer sus derechos y obligaciones estipulados por la Convención de Ginebra.

3°) El personal en combate debe tener una placa de identificación con posibilidad de dividirse por la mitad. Una parte se entierra con el cadáver y la otra se remita a la potencia tutora del enemigo.

192. Las cargas que se remiten al TO deben ir paletizadas en forma tal que desde la misma plataforma donde la deje el avión carguero pueda ser transportada suspendida en helicópteros.

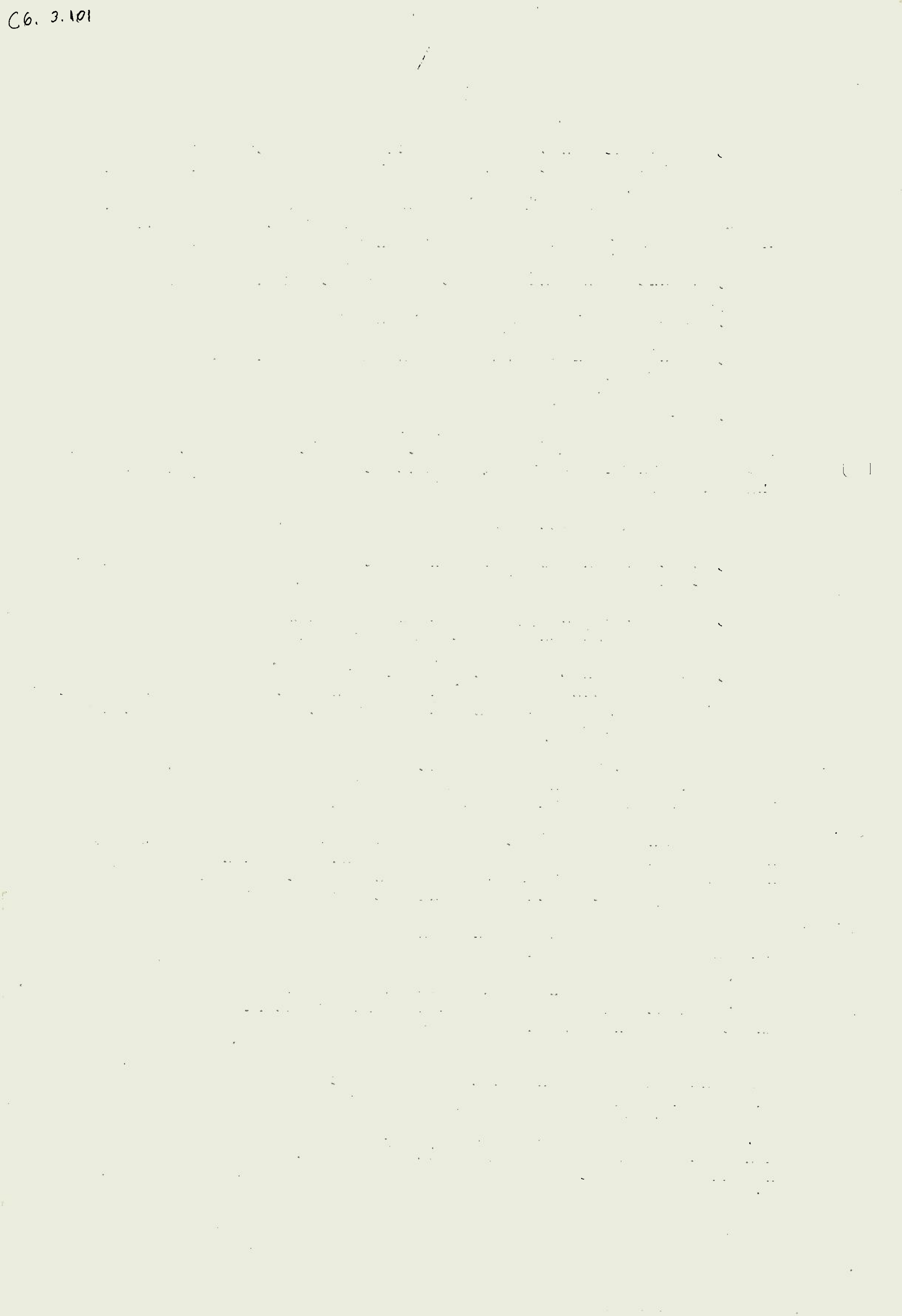
193. El bastecimiento a las líneas de combate o posiciones adelantadas de AADD de Campaña se debe realizar en helicópteros, para lo cual se debe desarrollar la capacidad de transporte de cargas suspendidas con todo tipo de helicópteros disponibles.

194. Es necesario adquirir la capacidad de realizar acción psicológica a nivel EM del TO.

195. Además de la sabida necesidad de disponer de capacidad de guerra electrónica es fundamental realizar inteligencia de las comunicaciones de la aviación enemiga.

196. Las aeronaves propias que deban eyectar cargas externas deben evitar hacerlo a la vista de propia tropa so pena de ser confundido con un avión enemigo.

197. Fue sumamente útil el pintado de la franja naranjada en los helicópteros propios para facilitar su identificación, siendo dudosa la utilidad de esta medida en aviones, en especial los más veloces.



Criterio de empleo de AADD

198. El AD MLV soportó varios ataques de aviones, intentando romper sus pistas e instalaciones; pero aún siendo considerable el daño sufrido no cesó en su operatividad aunque ésta se vió disminuida.

199. Por otra parte dicha base no contaba con los medios de defensa pasiva adecuado para soportar los ataques. Así sufrieron daños no solo, las aeronaves sino también los equipos de apoyo y logísticos en general.

200. Otro hecho significativo es que la efectividad de la AAa contra los ataques del ENO es muy buena sí está bien diseñado y complementado el dispositivo.

201. Ante el criterio actualmente sustentado en los planes de la FAA (caso CHILE) de emplear varios AADD en cada teatro a fin de dispersar los medios, se sugiere revisar este concepto considerando la conveniencia de emplear menos y bien defendidos en cuanto a AAa, CI y Defensa Pasiva.

202. Se aprecia que de sustentarse este criterio se obtendrán las siguientes ventajas:

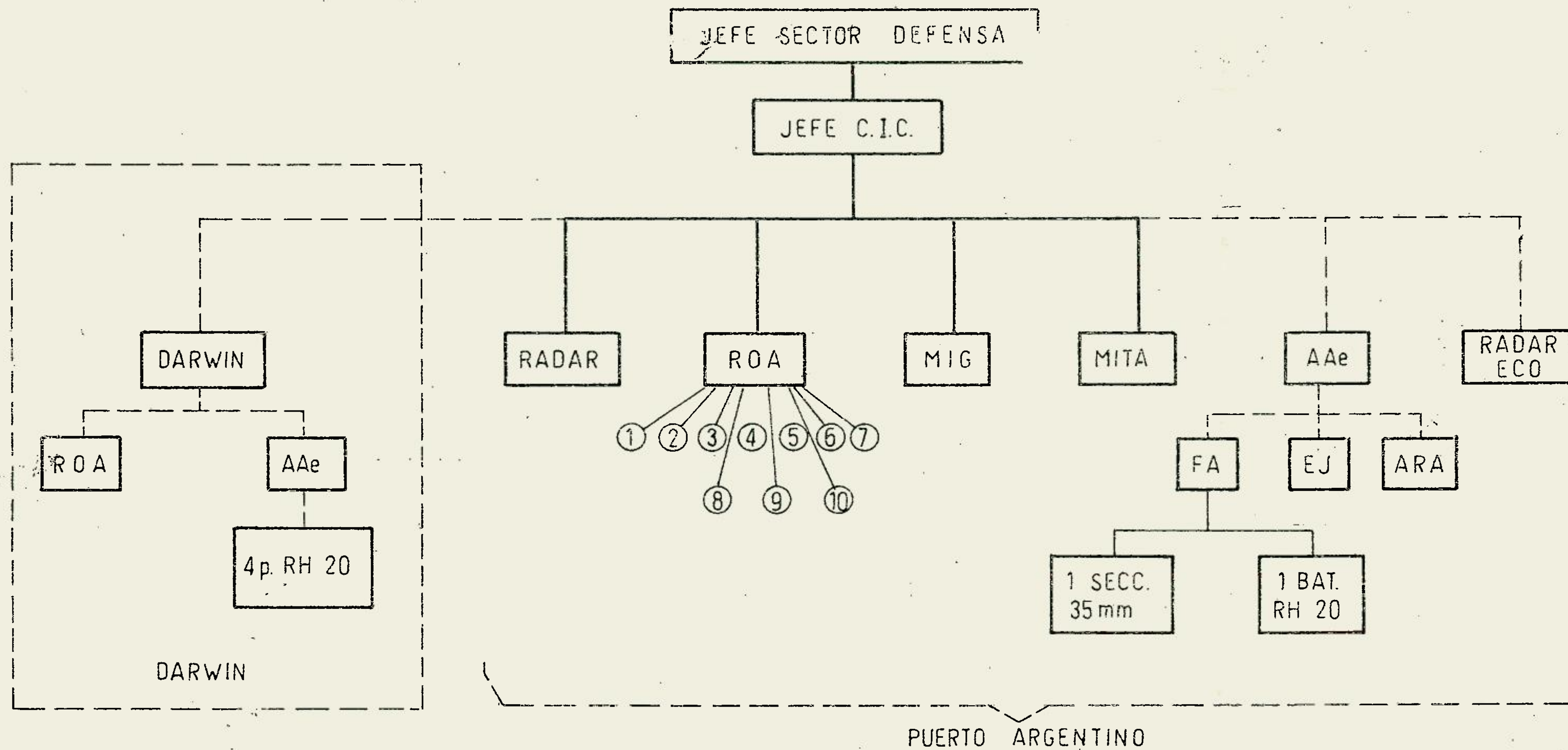
1°) El ENO no podrá atacar impunemente AADD que la inteligencia le haya señalado (Gran fortaleza de CHILE en nuestro sur).

2°) Poder planificar y constuir las defensas desde la paz, en todo su amplitud y conveniencia cubriendo las gamas de la capacidad enemiga.

3°) Poder racionalizar el empleo de los medios logísticos y de apoyo, que surgirá como consecuencia lógica de tener menores lugares de despliegue.

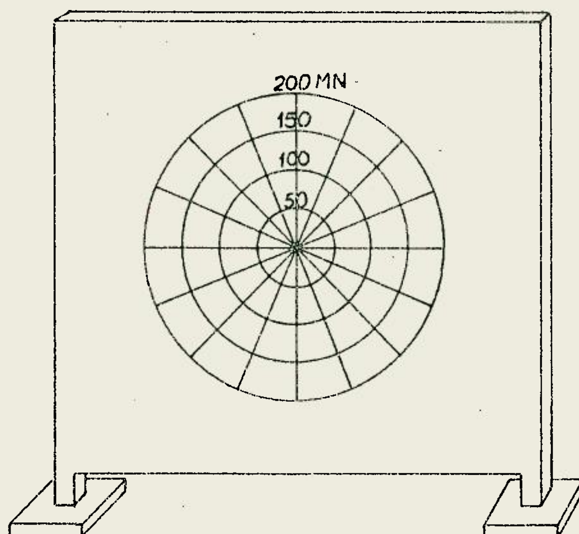
4°) Como consecuencia de lo anterior se logrará una elevación en las prestaciones de los sistemas.

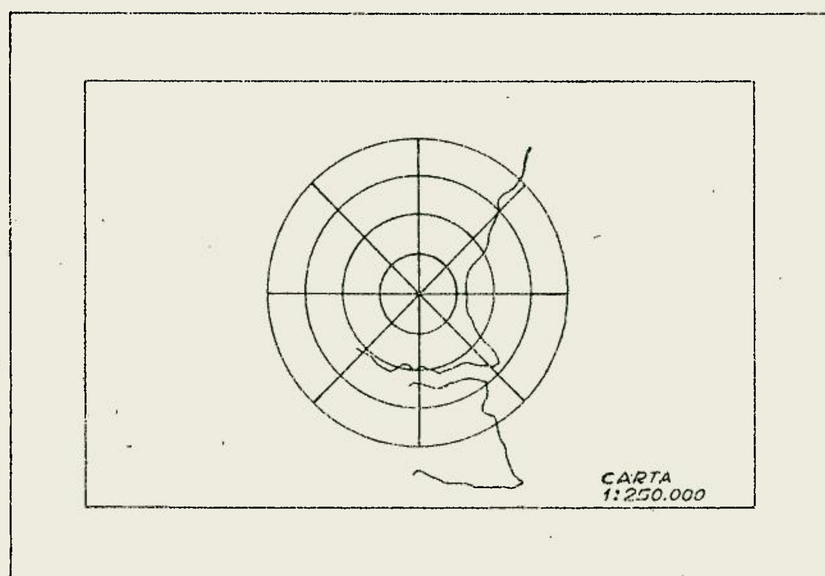
ORGANIZACION SECTOR DEFENSA MLV ANEXO "ALFA"



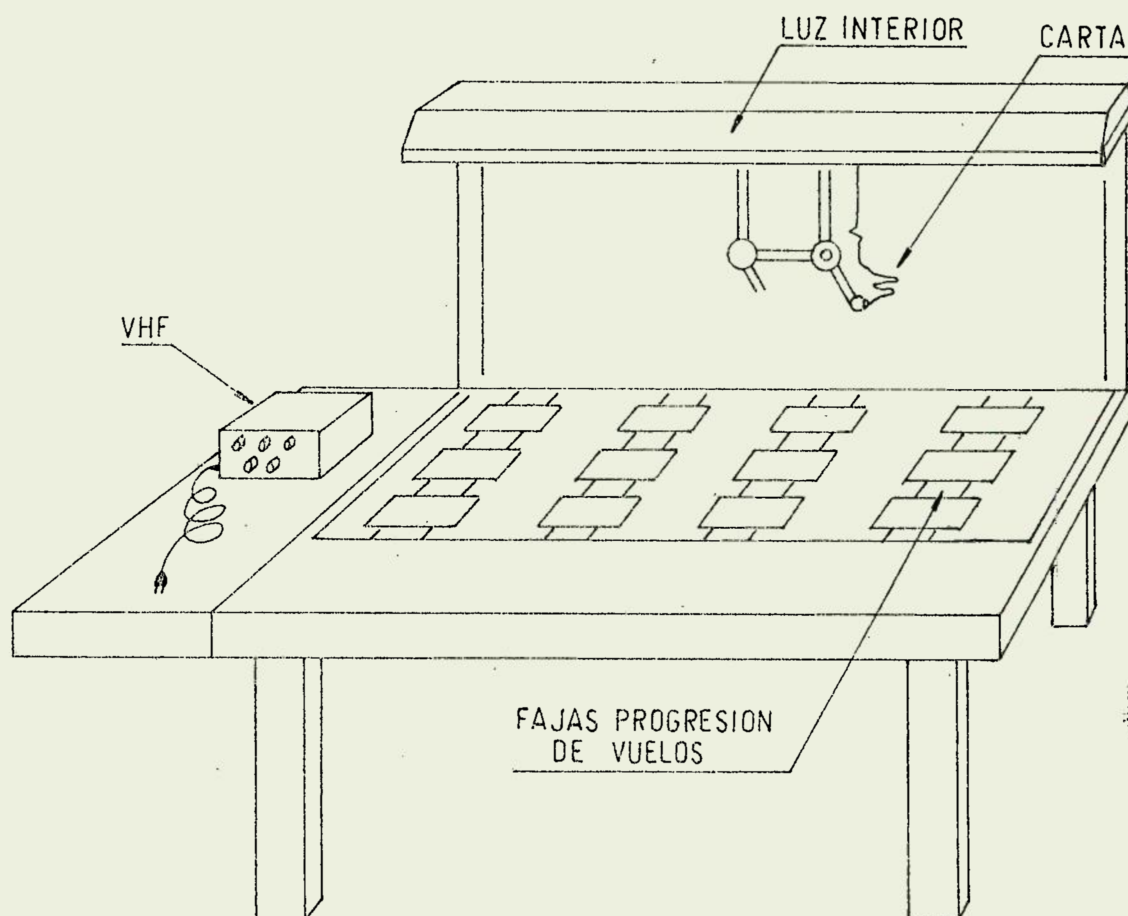
ANEXO "BRAVO"

PANEL TRANSPORTABLE PARA MIG.-





<u>CROQUIS DE UNA MITA TRANSPORTABLE</u> ANEXO "CHARLIE"



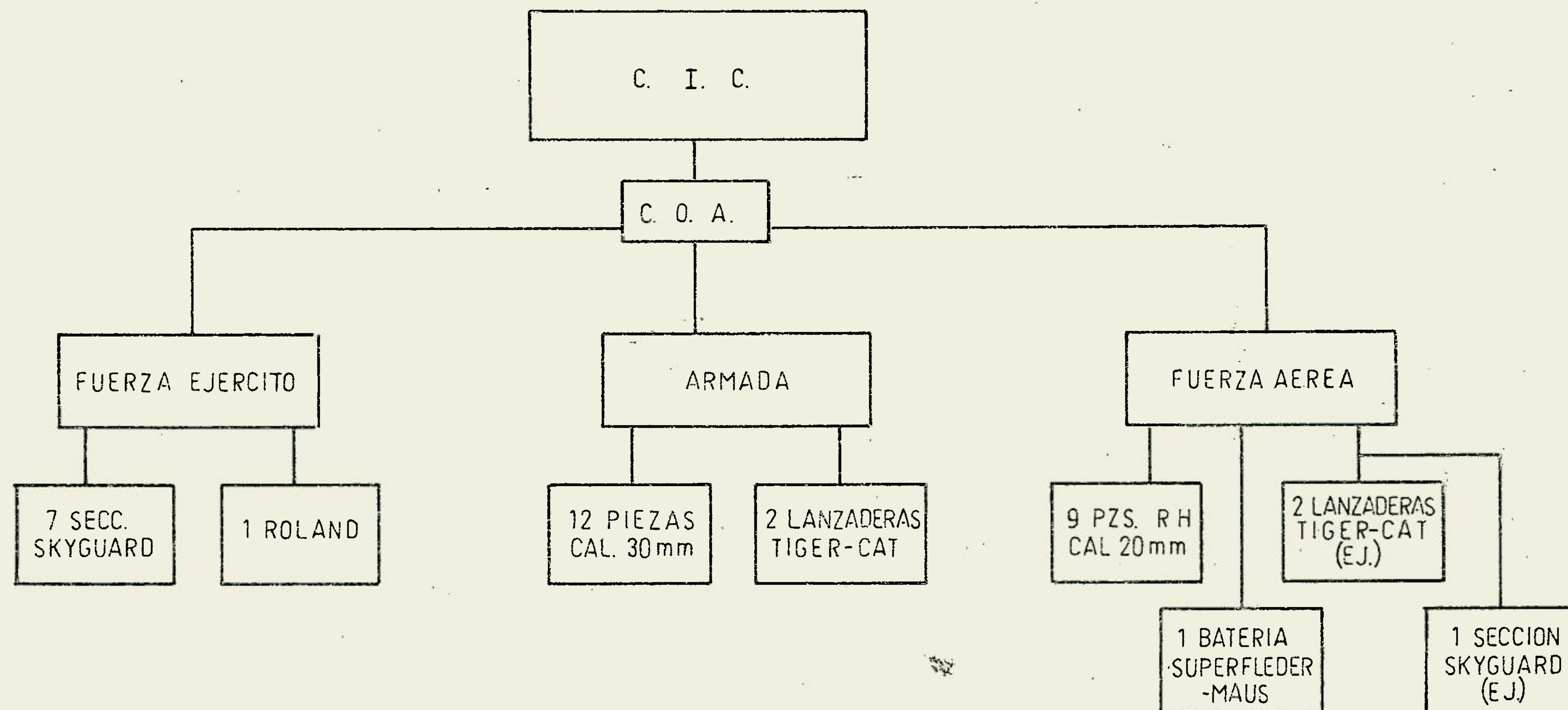
<u>NOTA</u>:

ESTA MESA PUEDE HACERSE DE TAL FORMA QUE PUEDA CERRARSE COMO UN CAJON FACILMENTE TRANSPORTABLE. LA MESA EN SI SE TOMARA DEL LUGAR DE DESPLIEGUE.-

ESTA ES UNA MESA TIPO QUE PUEDE SER MEJORADA POR LOS ESPECIALISTAS QUE OPERAN LA MITA.-

ORGANIZACION MEDIOS ANTIAEREOS TEATRO OPERACIONES MLV

ANEXO "DELTA"



MEMORANDUM

PARA INFORME DE:

Comandante Aéreo de Defensa
Zona "SUR"

PRODUCIDO POR:

Vcom. Oscar L. ARANDA DURAÑONA
Mayor Hugo MAIORANO
Mayor Alberto KAJIHARA
Mayor Héctor PERGOLINI
1er.Ten. Norberto FABER

ASUNTO: Informe sobre el Sector de Defensa Aérea Malvinas.

I INTRODUCCION

Propósito:

1. El presente Memorándum fue confeccionado por los Jefes y Oficiales del Comando Aéreo de Defensa que tuvieron a su cargo la conducción del Sector de Defensa Malvinas y el único propósito del mismo es transmitir las experiencias vividas durante el conflicto con Gran Bretaña y señalar aquellos errores propios y ajenos que se cometieron en su totalidad por inexperiencia bélica, para que tanto experiencias como errores sean capitalizados como enseñanzas en el futuro desenvolvimiento y accionar de la Fuerza Aérea Argentina.

2. Es de destacar en este informe la ausencia, por razones de servicio, del Jefe del Radar Móvil MLV Mayor D Miguel Angel SILVA.

Estructura:

3. El informe se ha estructurado en SIETE Capítulos que se inician con esta introducción, continúa luego con algunas consideraciones de carácter general, posteriormente con consideraciones de carácter particular de cada agrupamiento orgánico y finaliza con las conclusiones más importantes del tema específico y aquellas otras no directamente vinculadas, pero que se aprecia son un deber transmitir.

II CONSIDERACIONES DE CARACTER GENERAL

4. Con motivo de las operaciones ordenadas por el PEN para recuperar las Islas Malvinas, el Comando de Defensa Aérea ordenó la constitución de un Sector de Defensa Aérea que centralizado en Pto. Argentino se le asignaba una zona de control de 200 MN de radio.

5. Por plan al SD MLV le correspondían las siguientes funciones:

1º) Control de las Operaciones Aéreas de Defensa.

2º) Alármas de ataques aéreos.

3º) Suministro de información a los CCIICC vecinos.

4º) Control del tránsito aéreo.

5º) Colaborar con las operaciones de B y R.

6º) Desempeño como PDO contra objetivos terrestres o navales.

7º) Apoyo a la navegación aérea.

6. Impuestas por la situación se asumieron, además las siguientes funciones:

1º) Alarma de cañoneo naval.

2º) Alarma de ataques helitransportados.

3º) Observación costera.

4º) Dirección del fuego de artillería costera.

5) Apoyo de comunicaciones a la dirección del fuego de la artillería de campaña

7. Para el cumplimiento de las funciones mencionadas se adoptó la organización descripta en el Anexo ALFA. El Jefe del CIC a su vez Jefe del SD, dependía directamente del A-3 del EM del Componente Aéreo Malvinas.

8. El trabajo del CIC se pueden dividir en dos Fases: una la que correspondió al período anterior al inicio de las operaciones en donde el mayor esfuerzo estuvo centrado en el apoyo del puente aéreo y otro que se extendió durante todas las hostilidades.

9. Con respecto al control del puente aéreo se propusieron al CODASUR, los corredores de Tránsito Aéreo y de Artillería los cuales fueron aprobados y profusamente puestos en práctica. Cabe destacar el valioso aporte del Radar de FA que ofició de CCA.

10. Iniciadas las hostilidades y por ser el SD MLV, un sector atípico por no contar con medio interceptores propios, excepto los vuelos de coberturas provenientes del continente, no hubo prácticamente operaciones aéreas de Defensa y las principales tareas realizadas fueron:

1º) Suministro de alarmas.

2º) Control y guiados vuelos del continente.

3º) Control del tránsito aéreo.

4º) Vigilancia aérea, terrestre y naval.

11. El funcionamiento del CIC, se vió facilitado por la conformación de un comando conjunto. Al estar ubicados los 3 Comandos de Fuerzas en un mismo edificio y al enviar además representantes al CIC, permitió una evaluación rápida y segura de las informaciones.

12. Se contó con un Oficial coordinador por la parte operaciones de Ejército, un Oficial coordinador de Aviación de Ejército y personal de ARA con una especie de MIG para la evaluación de la posible ubicación del portaviones y de enlace con FA.

13. Se contó además con un enlace con el Centro Coordinador de Fuego de AAa. Este centro funcionó en un edificio distinto al del Comando y centralizaba la información para destinarla hacia los distintos elementos propios.

14. Se mantuvo asimismo un enlace permanente con el centro coordinador de fuego de Artillería de campaña.

15. Esta concentración de información que se lograba en el CIC hizo que este organismo reuniera información, no sólo de la parte aérea sino también de superficie lo que permitió lograr una detección e identificación con una relativa oportunidad.

Ventajas obtenidas con la organización elegida:

16. Las ventajas fueron:

1º) Se logró una centralización de la información.

2º) Se trabajó en forma conjunta lográndose una adecuada comprensión de los términos usados por los distintos componentes y de los problemas de cada uno de ellos.

3º) La centralización en todo organismo como emisor único de todo tipo de alarmas (amenazas, aéreas, navales o terrestres).

Inconvenientes de carácter general encontrados:

17. Uno de los principales inconvenientes encontrados fué la tardía organización del Sector de Defensa lo que impidió un conocimiento previo de sus miembros y no haber hecho, aunque más no sea, una apreciación previa de la elección del MMA para la asignación de tareas a cada uno de los componentes.

18. Otro inconveniente fue que no se pudo lograr una adecuada coordinación o control de los vuelos propios por las características propia de la técnica utilizada para las penetraciones, como tampoco se tuvo enlace por VHF.

19. No se tuvo una cobertura adecuada en la zona oeste sobre todo debajo de los 15.000 pies (norte y sur del estrecho de San Carlos) y fué menor en la zona del centro del estrecho de San Carlos. Esta restricción impidió una adecuada vigilancia y control de las operaciones en dicha zona.

20. El hecho de haberse operado con una sola cabina (operativa) con el radar, produjo una saturación en el control en situaciones especiales, que quitó agilidad y efectividad al sistema.

21. Aparecieron en pantalla gran cantidad de ecos simulando sobre todo helicópteros y buques que hicieron recargar el trabajo de los operadores, de los ploteadores e indujeron a apreciaciones falsas y estados de alarma desgastadores.

Dificultades en el accionar conjunto:

22. En este aspecto, es conveniente destacar principalmente la falta de mentalidad de trabajo conjunto lo que se tradujo en lo siguiente:

1º) Resistencia inicial a instalar los comandos en el edificio previsto.

2º) Demora en el envío de coordinadores por desconocerse la importancia de los mismos.

3º) Falta de información inicial para realizar identificación de medios aéreos o de superficie detectados por el radar o por la ROA.

4º) Falta de coordinación en la utilización de los medios.

5º) Falta de un lenguaje común.

6º) La ubicación CCAAa lejos del CIC obligó a una duplicación de esfuerzos por cuanto se producían interferencias y recargos en las comunicaciones al estar las mismas "enganchadas" en escucha, en la línea del radar, por llevar una mesa de ploteo similar a la MIG.

7º) Dificultades propias y derivadas de la idiosincracia nuestra, de pretender en muchos casos, por parte de Ejército y Armada, evaluar una amenaza aérea sin estar capacitados para ello lo que traía como consecuencia una demora en la transmisión de las alarmas a los distintos elementos.

8º) Demora en la transmisión de información dentro del componente Ejército lo que impidió una fluída corriente de intercambio de datos. Por ejémplo caso HOWARD o FOX que llegó la información demorada de sobrevuelo de HARRIERS (zona oscura del radar).

Inconvenientes producidos en el despliegue y abastecimiento de los sistemas:

23. Fue realizado en forma compulsiva, prácticamente asignándolos a medida que surgía la necesidad, lo cual fue producto de una planificación inicial que no apreció correctamente la evolución de la situación.

24. Así la ROA, la AAa, los Radares ELTA; arribaron a las islas en forma aisladas y a veces incompleta.

25. Además la toma de posición y el abastecimiento de C/U de ellos estuvo dificultada por la carencia de suficientes medios de movilidad. Al respecto es de destacar la progresiva degradación que los mismos fueron sufriendo por deficiencias de mantenimiento, por la acción enemiga, el clima y aún la pérdida de vehículos que se produjo con el buque Río Carcarañá.

26. Es de notar que en general la FAA tuvo muy pocos vehículos para movilidad y abastecimiento y en cuanto a la ROA, se debió compartir el empleo de los helicópteros con las tareas de despliegue a DARWIN, de los medios propios y del EA, por otra parte ésta Fuerza contribuyó hacia el final de las operaciones en tareas de abastecimiento de la ROA con sus Bell 212.

27. Resumiendo, la instalación y apoyo a todos los sistemas ubicados en forma alejada al centro poblado y o las Bases, fue dificultosa. En especial el abastecimiento a los PPOOAA, quienes paulatinamente quedaron, ubicados detras de las líneas enemigas, hecho agravado por la presencia permanente de aviones enemigos.

28. Debe sumarse a esto la incapacidad de los Helicópteros propios para operar nocturno, lo que impidió aprovechar ese momento y situación para ejecutar tareas logísticas. Por contraste la aviación de Helicópteros Ingleses disponía de todo el tiempo ya sea de día o de noche y el que la situación meteorológica táctica exigía.

29. Además se hace notar que en general los helicópteros tanto de la FAA como de las otras Fuerzas no poseen gancho para carga suspendida. Ella realmente demora y condiciona el abastecimiento y despliegue en situación de guerra; apreciándose que aún las aeronaves mas pequeñas deben poseerlo.

Cambios de emplazamientos:

30. Se demostró que la evolución de la guerra, caracterizada por: los resultados de la acción enemiga (pérdida de propio material), variación de la situación de superficie, propios redespliegues, cambios por parte del ENO en los procedimientos y medios de ataque, acción de sus sistemas y armas sobre nuevos OOMM, y logro de la Sup. Aérea, etc; conformó nuevas situaciones que hizo necesario rediseñar el dispositivo defensivo propio y de las Fuerzas Amigas.

31. Ello trajo aparejado la necesidad de reubicar los medios bajo la acción enemiga, o en condiciones de luz, meteorológicas y de suelos, adversas.

32. Así cuando el ENO disminuyó en su acción contra la Base Aérea MLV, y comenzó a atacar el dispositivo de superficie, aprovechando la orografía y las bajas producidas en la AAa, se tomó la decisión de rediseñar el dispositivo antiaéreo, la ROA, la Red de SAM de infantería, etc. pero fue imposible llevarla a cabo por la carencia de medios idóneos para ello (Helicópteros, vehículos, comunicaciones etc.) produciéndose entonces penetraciones y ataques por corredores fácilmente detectados por el ENO con sus sistemas de guerra electrónica.

III MESA DE INFORMACION GENERAL

33. Para su funcionamiento, la mesa de información general (MIG) contó con los siguientes medios:

1º) Mesa de ploteo.

2º) Teléfono con línea física con:

a) Radar FA.

b) Radar Ejército.

3º) VHF (FM) como alternativa con radar de ejército.

4º) 3 Ploteadores.

34. Los medios bastantes precarios, permitieron un adecuado funcionamiento, pero con ciertas limitaciones.

35. La mesa de ploteo, si bien cumplió con su cometido en forma primaria, no permitió una graficación adecuada sobre la misma, en lo que se refiere a los recorridos de los medios aéreos y navales para su adecuada ubicación y seguimiento de su derrota. Este seguimiento permitía establecer sus tácticas de empleo, posibles rutas de aproximación para el ataque, posible ubicación del portaviones.

36. En el aspecto personal es necesario tener en cuenta la degradación que va sufriendo el mismo en su efectividad, en forma paulatina, producto de la tensión, de la continuidad del servicio por tiempo prolongado y de la capacidad de asimilación individual a las contingencias de la guerra.

Sugerencias:

37. En lo que se refiere a la mesa de ploteo es conveniente confeccionarla de Acrílico en una escala 1:250.000/1:500.000 y debe ser colocada en forma vertical. (Anexo BRAVO).

38. Al ser de acrílico, permitirá graficar con un trazo el recorrido de los móviles, para poder determinar en forma aproximada, posibles rutas de aproximación, AADD de operación, técnica de penetración.

39. En el caso de realizarse operaciones aérea cercana propias y por los ataques enemigos para su mejor control y visualización, es necesario trabajar con escala más chicas, lo que implica tener otra MIG con detalles del terreno, (Ej.: para seguir derrotas de helicópteros propios o enemigos, para analizar las aproximaciones bajas de los incursores enemigos etc.), es decir que se contará con dos mesas lo que significa aumento de personal.

40. En el caso de contar con dos radares o radares de defensa terrestre (RAZID) es necesario trabajar con cartas de escala chica y con el transparente de radiales y círculos de distancia desplegables al punto de ubicación del radar colocada previamente.

41. Sería conveniente estudiar la posibilidad de colocar un monitor de TV o elementos similares para transferir la información en forma instantánea al CIC. Esto permitiría que el ploteador de la MIG reciba la información en forma directa para graficarla. En forma simultánea mantendría los auriculares colocados con una extensión que le permita moverse con facilidad.

42. Por otra parte es necesario que de las previsiones de CIC a implementarse (1 por radar si es posible), se preparen cajones de despliegue con todos elementos de la MIG.

42. Los elementos más importantes, son los siguientes:

1º) Acrílico ya marcado con los círculos. Los radiales no es conveniente marcarlos por las variaciones de declinación.

2º) Carta de la zona escala 1:250.000 y 1:500.000.

3º) Regla ploteo.

4º) Computador.

5º) Cuadernos para libro de guerra.

6º) Libros de ploteo (se deben imprimir).

7º) Elementos de escritura para acrílico.

8º) Elementos para borrar sobre acrílico.

9º) Elementos varios de librería (abrochadora, perforador, biro mes, goma lápiz, etc.).

10º) Compás de punta seca.

43. Las comunicaciones basadas en líneas físicas permitieron un adecuado enlace, dada la cercanía de los corresponsales. Los inconvenientes que se presentaron fueron los derivados de la puesta fuera de servicio ocasional de los teléfonos y de los cortes de las líneas en forma accidental (vehículos o propia tropa).

44. El radar de ejército al ser bidimensional, no permitía un adecuado ploteo. Por otra parte no poseía personal adecuadamente adiestrado como para dar apoyo a los aviones. Esto producía una limitación muy grande en el control de las operaciones, siendo solucionado el inconveniente enviando gente del radar de FA, al mismo, lo que por supuesto no eliminaba la falta de información de altura.

IV MESA DE INFORMACION DE TRANSITO AEREO

45. La principal función de la Mesa de Información de Tránsito Aéreo fue la de mantener actualizada la situación de vuelos propios. Para ello se contó con CUATRO (4) especialistas en tránsito aéreo que recibían por la red de comando la transferencia de vuelos provenientes del continente y telefónicamente del aeródromo MLV la salida de aviones.

46. En coordinación con el CODASUR, se trazaron corredores de tránsito, antiaéreos y zonas de vuelo prohíbido.

47. Antes de la iniciación de las hostilidades el sistema funcionó sin mayores inconvenientes si se tiene en cuenta el tremendo esfuerzo que significó el Puente Aéreo a las Islas.

48. Para la transferencia de vuelos se implantó un plan de vuelo abreviado. Los datos que contenía, eran suficientes como para cubrir las necesidades de la MITA:

1º) INDICATIVO

2º) TIPO DE AERONAVE

3º) NIVEL

4º) VELOCIDAD

5º) PROCEDENCIA Y DESTINO

6º) IFF

49. Con posterioridad a la apertura del fuego, se instaló en la MITA un VHF y desde la misma se realizó el control de Tránsito local en especial el vuelo de helicópteros.

50. En el CIC la MITA estaba instalada al lado de la MIG y se accedía a la central de comunicaciones por una puerta directa.

Ventajas:

51. La disposición elejida y la proximidad a los enlaces con el Radar y Central de comunicaciones, permitió realizar una inmediata correlación de los planes de vuelo e identificar los distintos contactos radar

52. Se produjeron demoras en la transmisión de los planes de vuelo previstos y de los horarios de despegue desde el continente a la isla. Hubo errores en la utilización del IFF y en la antenticación de los corresponsales. Todo esto produjo en varias ocasiones la aparición de ecos no identificados sobre todo en la primera fase de las operaciones cuando el puente aéreo era más intenso y produjo problemas de identificación, debiendo asumirse por el nivel, velocidad, rumbo de aproximación y procedimientos similares a los utilizados por los aviones propios que los ecos desconocidos eran amigos.

Sugerencias:

53. Es necesario tener preparado para despliegue la mesa de trabajo de la MITA, con el tablero para fajas de progresión de vuelo y carta de la zona IFR y VHF en la cantidad adecuada y de acuerdo a los CIC previstos. (Ver Anexo "CHARLIE").

54. Es conveniente, que la mesa de trabajo, cuente con un VHF para hacer escucha en la frecuencia de operación y operar como ACC en el caso de los AADD que no lo posean, pudiéndose llevar en la MITA la progresión del vuelo y coordinar la transferencia y separaciones con el radar y la TWR. Esta concentración permite la eliminación de intermediarios que deben retransmitir información (Ej: ACC) y se tendrá al control de área, dentro del CIC.

55. Es conveniente y de acuerdo a la situación y las características del TO el control de los helicópteros y de los aviones de otras FFAA y por consiguiente la notificación de sus planes de vuelo.

56. Si bien en la doctrina de aerocoperación se determina , que se asignará un nivel por debajo del cual volarán los mismos, esto no es totalmente cierto, por cuanto la presencia de la AAa hará que siempre se deba hacer identificación.

57. Al estar la defensa antiaérea de las fuerzas bajo su propia responsabilidad,el hecho de que cada una provea radares, crea un problema de transferencia de datos e identificación. Esto presenta un problema sobre todo en el caso de Ejército, que no tiene el personal suficiente y además no están capacitados para realizar control del espacio. Por otra parte, la responsabilidad del control del espacio aéreo es de la FAA lo que implica una superposición de tareas y de responsabilidades, que es necesario delimitar y asignar.

V RADAR MOVIL

Medios asignados:

58. La función del Escuadrón se cumplió en un todo ya que se realizaron las siguientes tareas: detección de móviles aéreos y navales, esta última atípica a la función del radar; identificación,



control de la aviación propia y apreciación del movimiento y maniobras del enemigo. Por lo tanto los medios disponibles fueron suficientes para cumplir la tarea asignada. Es de destacar la operatividad del Escuadrón en sus desplazamiento ya que cuando se ordenó su cambio de ubicación se concretó en 48 hs.

59. Los medios fueron:

1º) Antena.

2º) Cabina técnica.

3º) Cabina Operativa.

4º) 3 generadores.

5º) 2 unimog.

6º) 2 cisternas de 1.500 Lts.

7º) Microonda FM-200

8º) Comunicaciones HF-VHF-Grabador.

Ventajas:

60. Las ventajas a destacar son:

1º) Haber llevado la cabina operativa y contar en la misma con tres consolas y operarlas en distintos rangos lo cual posibilitaba una buena discriminación para la detección e identificación de los ecos, disponer en la misma con comunicaciones suficientes (CUATRO VHF) lo que permitía realizar escuhas en cuatro frecuencias simultáneas y tener espacio para tener una pequeña MITA dentro de la cabina.

2º) Haber llevado desde la iniciación (02-ABR-82) del conflicto un vehículo para realizar los desplazamientos del Escuadrón de Radar.

3º) Disponer de una microonda para realizar la comunicación con el CIC y con el radar de Ejército, a pesar de no habérsela utilizado en todas sus gamas de posibilidades debido a las deficiencias que se mencionaran posteriormente en las desventajas y deficiencias en planeamiento.

4º) Otra de lasventajasa mencionar es la de haberse contado con personal con experiencia en despliegue lo que permitió que se operara en un ciento por ciento y en condiciones mínimas para solucionar problemas técnicos y logísticos. El haber tenido contacto periódico con la familia le permitió al personal tener un mejor desempeño en la función del radar y mantener el espiritu y la moral bien alta en todo el transcurso del conflicto.

5º) Disponer con otro radar para la vigilancia en casos de F/S del propio, permite además aumentar el cubrimiento en combate.Lo expresado confirma la necesidad de contar con dos radares en un sector de defensa comprometido y con gran intensidad de aviones.

6º) Haber logrado formar un Escuadrón totalmente autónomo en lo que respecta a logística.

Desventajas y deficiencias:

61. Las deficiencias que se tuvieron se van a dividir por función realizada a los efectos de tener una acabada ídea de las mismas:

1º) Detección:

a) Por su emplazamiento los radares tenían limitado su cubrimiento en el sector oeste, debido a la formación del terreno que era montañoso lo cual limitaba al rango y altura de control de la aviación propia y enemiga no así la detección de los móviles enemigos, y barcos detectados a 30 NM y en casos hasta 120 NM.

b) Existía una zona de 6/10 NM alrededor del radar que no permitía visualizar los móviles debido al empastamiento de la pantalla producido por los ecos del terreno, lo que imposibilitaba visualizar el movimiento aéreo enemigo en las cercanias de Pto. Argentino, desconociendose a partir de ese momento sus intenciones.

2º) Identificación:

a) Existía una anarquía en cuanto al uso del IFF/SIF ya que había códigos fijados por el COTLANSUR, otros por la FAS y CODASUR y otras impuestas por iniciativa de las propias Unidades, Todo esto ocasionaba una gran confusión que anulaba la posibilidad de la identificación por IFF/SIF, teniendolo que hacer por medio de la autenticación, lo cual tenía sus inconvenientes, debido a los distintos procedimientos aplicados por el COTLANSUR y la FAS, sumado a veces el desconocimiento del empleo por parte de las tripulaciones.

b) Al comienzo del puente aéreo hubo problemas para la identificación por posición o por corredor de entrada por aplicación de procedimientos contradictorios puestos en vigencia en forma simultánea e independiente por los distintos Comandos o Autoridades intervinientes y posteriormente por modificaciones impuestas por la situación a procedimientos ya establecidos.

c) Las ordenes fragmentarias a veces no llegaban, o eran incompletas o posteriores a la visualización en pantalla o al contacto por VHF radar avión.

d) Hubo muchos casos en que la OF no coincidía con lo exprezado en dicha orden en lo que refiere a código IFF/SIF indicativo, etc; lo cual creaba, en el operador, confusión en la identificación de la aviación propia.

2º) Operaciones de Control Aerotáctico:

a) El mayor inconveniente en las operaciones fue la no recepción de las OF ó que estas no coincidieran con las misiones reales o que fueran recepcionadas con posterioridad a su realización.

b) Al no contarse con dicha orden sucedía, en la mayoría de los casos, que en frecuencia de radar llamaba un determinado indicativo (avión) solicitando instrucciones. Cuando se consultaba por ello al CIC, este desconocía quien era el que llamaba y cual era su misión, esto impedía que el radar diera las instrucciones solicitadas ocasionando un sin fin de inconvenientes, al crearse dudas tanto al operador de radar como al piloto.

c) Además, debido a que las misiones en su mayoría eran a bajo nivel, se utilizaba un retransmisor y como éste se mantenía demasiado alejado de Malvinas, quedaba fuera de alcance VHF del radar, fue necesario establecer un enlace por HF del CIC al retransmisor para actualizar las posiciones de las PAC. Este medio significaba de 3 a 4' de retraso en el informe que recibían los pilotos.

d) Durante el transcurso del combate el 1 de mayo al radar no se le asignó el blanco al cual se debía interceptar asumiendo dicha responsabilidad el controlador actuante.

e) Debido a lo cambiante de la situación, que obligaba al constante cambio de procedimientos, no existió una definición absoluta de los puntos de transferencia de control, entre el control radar y el control de la TWR MLV

3º) Comunicaciones:

a) Si bien en general cumplió con su cometido, no se tuvo una real comunicación entre radares, no solo por la parte logística sino en la trasferencia de control de la aviación propia que hubiera facilitado la detección e identificación de la misma facilitando el cometido de cada misión o tarea ordenada.

b) La microonda no se utilizó en su totalidad de posibilidades debido ha la inexperiencia tanto técnica como operativa del personal, a pesar de contar con las mismas desde el año 1978, es decir que el personal no recibió un adiestramiento adecuado en lo que atañe a calibración, mantenimiento, reparación y operación por lo que se tuvo que trabajar en un solo canal.

4º) Planeamiento:

a) De acuerdo al planeamiento efectuado para el Escuadrón de Radar Móvil establecía que el alojamiento, racionamiento, seguridad y apoyo logístico en general, sería provisto por la BAM Malvinas, lo que no ocurrió y todo tuvo que ser solucionado por el propio Escuadrón de Radar Móvil, asumiendo funciones ajenas a su responsabilidad y para las que no estaba preparado, incluyendo tareas de inteligencia, y seguridad.

b) En el planeamiento conjunto no se tuvo en cuenta, al determinarse la ubicación de una batería de Otto Melara, que su proximidad al radar y las vibraciones que produjeran sus disparos iban a cortar los conexionados rígidos de las tarjetas y módulos del equipo.

Sugerencias:

62. De la experiencia obtenida desde el punto VYCA es necesario de que se logre unidad de mando en todo lo atinente al control de las armas "contra aire" (aire y superficie-aire), y el control del espacio aéreo en general.

63. Realizar operativos conjuntos con las otras Fuerzas AR para lograr la unidad de mando sujerida anteriormente y obtener la coordinación y complementación de los integrantes de un TTOO.

64. Lograr una buena comunicación entre centros de radar para obtener un efectivo control y transferencia del movimiento aéreo, asignandole frecuencias y códigos a utilizar, lograndosé con ello una buena detección e identificación.

65. Aprovechar las capacidades del equipamiento en lo que respecta a T.Aéreo, adiestrando al personal VYCA para que pueda asumir dicha responsabilidad en ocasiones o momentos como en el conflicto.

66. Desarrollar operativos dentro de la mayor realidad posible es decir con bombardeos y cañoneo para que el personal tenga ídea lo que es un combate.

67. Utilización de la microonda en los operativos para lograr una buena comunicación, previo adiestramiento al personal con un curso completo de mantenimiento, reparación y operación.

68. Un intenso adiestramiento de los controladores y pilotos con los distintos tipos de aviones saliendo de las normales interceptaciones de 60º y 90º visto la experiencia MLV ya que las mismas no se pudieron llevar a cabo.

VI-RED DE OBSERVADORES DEL AIRE

69. La red de Observadores del aire estuvo integrado por personal de la Fuerza Aérea y por civiles Radioaficionados Córdobeses, quienes pusieron a disposición el equipamiento personal.

70. En general se diseñó para cubrir el área norte y oeste, sector donde el cubrimiento del radar estaba especialmente penalizado.

71. La conformaban:

1º) 10 PPOOAA, uno de las cuales poseía además un Radar ELTA.

2º) 1 Centro de Filtraje.

3º) 1 Centro receptor de información en el CIC.

Sugerencias:

72. Los aspectos destacables y sugerencias se describen en los párrafos subsiguientes.

73. Vestuario y equipo: Inicialmente fue provisto por el propio personal y reforzado con elementos de la Fuerza Aérea, lo que determinó que llevaran un equipamiento diverso y de gran volúmen a transportar. Además resultó inadecuado para la zona y la época del año. En general cada una de las personas se proveyó de los medios que a su criterio resultaban adecuados, pero esto determinó una conformación de medios dispar y en general ineficaz ya que se desconocía el clima y lugar del emplazamiento.

74. Se sugiere; entonces diseñar y normalizar un tipo de equipamiento y vestuario que sea conforme a la situación que impera en el TO.

75. Carpas: En general se aprecia que no eran las más adecuadas para soportar el clima y el viento imperante en la zona (hasta 150 Km/h) pero además se aprecia que el personal no las instaló correctamente a sotavento y ante los deterioros sufridos hubo necesidad de reinstalarlas, reemplazarlas e instruir al personal en su empleo ante las falencias habidas.

76. Se sugiere; entonces incrementar el adiestramiento del personal que realice tareas de observación en cuanto a supervivencia y además establecer los requerimientos operativos para diseñar y obtener carpas que se adecúen a las zonas de operación.

77. Alimentación: Nuevamente aquí el personal trajo los elementos que compró personalmente, brindándosele el resto en las islas y realizándose el abastecimiento periódico aún durante la guerra. Se menciona en párrafo aparte los problemas de movilidad que tuvo ya sea por disponibilidad de medio o situación; por otra parte el menú estaba compuesto por elementos no adaptables al momento y circunstancia vivida por el personal, ya que se componía de elementos propios para cocinar. No obstante con el avance de las operaciones este problema fue disminuido al llegar las raciones de combate.

78. Todo esto originó un alto flujo de movimientos de helicópteros para instalación y abastecimiento de la ROA, aún en operaciones de guerra.

79. Se hace necesario entonces reestudiar el menú y los medios que se dispongan para la ROA, que se adapten a la situación climática y táctica imperante y minimicen al máximo los movimientos logísticos y de apoyo.

80. Sanidad: A causa del clima, de la inadaptación al medio, del vestuario y equipo, de la situación táctica, etc, se produjeron enfermedades en el personal del tipo gripal, anginas, torceduras, inflamaciones, etc., tanto en el personal civil como militar. Así al segundo día de instalada la ROA, luego de una ola de frío y viento huracanado, por pérdia de calor en el cuerpo, un alto porcentaje de observadores se hallaba afiebrado y enfermo.

81. Nuevamente aquí c/hombre trajo los medicamentos que entendía adecuados con resultados magros.

82. Por otra parte los elementos de primeros auxilios que provee la Fuerza Aérea por doctrina no incluyen elementos para medicarse en este tipo de enfermedades.

83. De manera tal que se hizo necesario realizar vuelos de helicópteros sanitarios para llevar remedios adecuados, que permitieron al personal automedicarse bajo supervisión radial de los médicos.

84. Se sugiere entonces considerar por parte de equipos médicos la conveniencia o nó de diseñar, confeccionar y proveer equipos de primeros auxilios que además de elementos para tratar heridas cortantes, rasgantes, etc. producidas por armamentos y/o esquirlas piedras, caídas, etc., contengan elementos para tratar enfermedades como las enunciadas y otras conforme a la zona de operaciones para que sean provistas al personal que por sus funciones se desempeñen en áreas alejadas (observadores, GOE, comandos, etc.).

85. Cantidad de personal: Decidida la implementación de la ROA, a las islas llegó la dotación justa de personal para cubrir los puestos a ser instalados, no quedando capacidad para efectuar rotaciones reemplazos y/o cubrir nuevas zonas no previstas en primera instancia ello ocasionó que algunos puestos fueran momentáneamente abandonados (Nº 10) y otros definitivamente aún antes de la primera acción enemiga.

86. Se sugiere Entonces preveer y disponer de personal y aún de medios para efectuar los movimientos o instalación de nuevos puestos que permita adaptarse a nuevas situaciones y mantener el sistema en su nivel de rendimiento a medida que se desarrollen las operaciones.

87. Toma de puestos por parte del ENO: Ante esta situación, la ROA se fue degradando en su rendimiento, al quedar claros en el cubrimiento que fueron aprovechados para penetrar y atacar, por lo expuesto en el inciso anterior pero además por la imposibilidad de reinstalarlas, esos claros no fueron cubiertos.

88. Se sugiere entonces mantener personal en reserva como ya fue expuesto, pero además se aconseja mantener puestos de observadores pasivos y móviles que estando en las proximidades, puedan ser activados a voluntad de la Red y cubrir esos claros provocados.

89. Se hace notar la necesidad de mantener capacidad de transporte y abastecimiento durante el combate hacia zonas que estarán comprometidas y/o en territorio enemigo.

90. Líneas de PPOOAA: En Malvinas se estableció una sola línea de puestos de observación, lo que permitía la detección pero no el seguimiento en avance de los aviones enemigos.

91. Se sugiere entonces adoptar como doctrinario el establecer más de una línea de observadores en profundidad para asegurar no solo la detección en tiempo sino también el rumbo y OM hacia el cual se dirije. Esto posibilitaría obtener mejor información y evitar o disminuir las falsas alarmas producto de la inseguridad que hacen al CIC obrar en forma más general y a la vez produce acostumbramiento y descreimiento en las defensas con el consiguiente deterioro en el rendimiento.


C6.3.121

92. Preparación del personal y equipamiento: Las exigencias a la cual está expuesto el personal de la ROA varía sustancialmente según la situación que se vive. Así se diferencian sustancialmente entre aquella que se encuentra en la zona de combate y aquella que está en la profundidad de la zona de comunicaciones o del interior propias, misma consideración podría hacerse entre aquellos observadores que sin ser de la ROA, actúen en territorio enemigo.

93. En este contexto debería considerarse, a fin de extraer experiencias, a la ROA de MLV, como actuando en territorio hostil, con una situación en que por el clima, población, amenaza aérea y superficie estan sujeto a exigencias impropias de la preparación que había recibido.

94. Se considera entonces que por ejémplo la ROA que actúe en el caso CHILE, en el límite sur de Santa Cruz (GAL-RIO TURBIO), vivirá situaciones similares debiéndose adaptar a la situación de superficie y tal vez cambiar su emplazamiento en avance o retroceso. Caso enteramente diferente a una que actúe en RYD-CBA-OSA donde dificilmente este sujeto a ello.

95. Se hace necesario entonces diferenciar el perfil del personal y equipamiento necesario en una y otra situación a fin de que sea mantenida la misma eficacia durante todo el transcurso de la guerra.

Comunicaciones:

96. Se realizaron con equipamientos y frecuencias de radioaficionados. Este tipo de material determinaron la necesidad de ubicar los puestos en base a posibilidades de enlace seguro, reduciendo en parte la distancia y el tiempo de alerta.

97. Por otra parte se produjeron casos de interferencias por pobladores, escuchas de tráfico y radiogoniometría de los puestos.

98. Siendo además los equipos alimentados por baterías, se notó un consumo acelerado de la carga, hecho incrementado por el frío y la transmisión a veces injustificada.

99. Cada ROA disponía de baterías de 12 Volts del tipo automotor de gran tamaño y peso y carga lenta.

100. Se sugiere entonces asignar a la ROA equipos de comunicaciones que impidan la escucha, análisis y radiogoniometría, de tamaño reducido y poco consumo.

101. También ver la posibilidad de obtener baterías de carga rápida, alto rendimiento y tamaño reducido.

102. Por otra parte la necesidad de adaptarse al terreno y extender el cubrimiento lo mas alejado posible, determina la necesidad de incursionar en equipamiento HF Y/O retransmisores que aumenten la ganancia.

103. Ubicación de los PPOOAA: Habiendo sido ubicados los observadores, algunos de ellos fueron atacados y tomados por el ENO, otros en cambio soportaron búsqueda y ataque cambiando de posición sin caer prisioneros. Esto determinó, como ya se ha dicho, que se debilitara la detección en sectores y en otros se mantuviera.

104. Ante este hecho se aprecia que se hace necesario adiestrar y concientizar al personal en cuanto a la necesidad de establecer posiciones de cambio, observación y ocultamiento para lograr el mayor tiempo de permanencia y operación posible.

105. Estudios de Cartografía: Algunos PPOOAA, luego de ser rebasados y a veces atacados y perseguidos, quedaron librados a su suerte para intentar el retorno a las propias filas, en un terreno que no dominaban, produciéndose casos de desorientación.

106. Ante ésto se cree conveniente que el personal reciba instrucción en cuanto a la interpretación de cartas y mapas para poder enfrentar situaciones como las descriptas en otras.

107. Utilización de las alturas: En general se intentó colocar a los puestos de observación en las alturas predominantes en el área a cubrir, esto que aparece como correcto por que amplía significativamente la distancia de visualización, a veces, queda condicionado por la meteorología (techo de nubes, precipitaciones y vientos). Es así que se debió soportar vientos huracanados, nevadas y nieblas que impidieron u obstaculizaron la obtención de información.

108. Por lo expuesto se aprecia que en determinadas circunstancias (orografía y clima) el puesto deberá ser ubicado en valles o laderas aunque ello aumente la cantidadade PPOOAA, conforme a la reducción de áreas de cubrimiento que resulte de esta modalidad de empleo.

109. Detectores especiales: Durante las operaciones de guerra se detectó vuelos de helicóteros y aviones en horas nocturnas y con meteorología adversa, no advertidos por la ROA.

110. Ante estos hechos se aprecia como conveniente dotar a los PPOOAA de detectores acústicos e infrarrojos que amplíen la capacidad de obtención de información en esas condiciones.

111. Personal Civil Vs Personal Militar: Cada POA estaba constituído inicialmente por 2 civiles voluntarios y 1 soldado. Con motivo del clima, del tiempo de permanencia apostado y de las acciones enemigas, se produjeron pedidos de relevo, ante ello y dado su carácter de voluntarios, se procedió a relevarlos por personal militar, reconociendo como justas las causas invocadas y el valor y patriotismo demostrado.

112. Este movimiento de personal obligó a extraer personal militar, no previsto, de los sistemas de armas, debilitándolos.

113. Se sugiere Entonces estudiar y definir, con que personal implementar una ROA en una zona de combate donde se lucha por la posesión del terreno, si civiles o militares. Se aprecia que al menos debería tenerse una dotación de personal militar subalterno apto y equipado para cumplir dicha tarea, dado el carácter de voluntariedad que reviste el aporte de civiles en la ROA.

114. ROA en el mar: En MLV, al igual que en GAL, SCZ,SJU,CRV, TRE,etc, se da el caso que los aeródromos están en la costa lo que por ahora permite establecer una Red de Observadores que cubre parte de los 360º. Esta situación establece la imposibilidad de brindar información ante aeronaves que aproximen volando muy bajo o bordeando la costa acantilada.

115. Este hecho revestiría carácter de catastrófico si el ENO aproximara a los AADD antes mencionados sin ser detectados por el mar dado que no permitiría disponer de los sistemas se AAa en tiempo. Ej:

1º) Roland: Necesita 5' para estar disponible desde que se ordene.

2º) Skyguard: 35 mm: necesita 30' para estar disponible desde que se ordene si está frío y 5' si está caliente.

3º) 20mmRheinmetal: necesita 3' para estar disponible desde que se ordene si está frio.

116. Se recuerda que ante la disponibilidad de un RWS por parte del ENO, podrá ejecutar el ataque que juzgue conveniente según el sistema de AAa que se halle operable.

117. Durante la guerra en MLV, a pesar de tener el Radar de vigilancia en una cota de 100 mts. aproximadamente hubo incursiones desde el mar (Radial 080º), detectadas a 22 MN a pesar de lo imprevisto, se pudo alistar algunas armas ello se debió a:

1º) El incursor retardó su ataque tratando de hacerlo detrás de los montes.

2º) Había armas de AAa en turno de alarma listas para abrir fuego.

118. Se considera a esta experiencia válida solo en parte pues se desconoce la altura real de vuelos de los HARRIER en la detección, el hecho de aproximar bien desde el mar, y la cota de instalación del radar.

119. ¿ Que ocurriría ante una penetración hacia Gallegos aprovechando la marea baja y la costa alta?. Probablemente no hubiera detección oportuna.

120. Antes estos hechos se sugiere diseñar un sistema de detección que contemple estas posibilidades, basado en la acústica en buques o barcazas instaladas convenientemente y en radares tipo ELTA o similares de cubrimiento costero para lograr la detección oportuna.

121. Se recuerda además que cuando el radar de vigilancia y control aéreo queda F/S, ya sea por fallas o por la acción enemiga. Sólo queda la ROA y los radares de alerta temprana. Se crea que, en tal concepto, se debe diseñar el dispositivo, considerando la amenaza desde el mar.

122. Radar ELTA en la ROA: En el puesto Nº 9 y posteriormente en el Nº 1, se instaló un radar ELTA para alarma temprana de la AAa en caso de vuelos bajos por el norte.

123. Sobre esta experiencia puede decirse lo siguiente:

1º) Al comienzo se contó con personal mal preparado para la tarea, luego del traslado y a consecuencia del deterioro del asignado al AD MLV este aspecto fue solucionado.

2º) Se generó una corriente especial de abastecimiento (comestibles, combustibles, baterías, generador, etc. para mantenerlo operando).

3º) El consumo de la carga de la batería, a causa del clima y aún del viento es muy elevada.

4º) Con demasiada frecuencia, el viento de la zona impidió su utilización.

5º) Fue objeto de ataques con bombas y cañones sin consecuencias.

6º) Se le efectuó una prolongación a la línea de cables que unía la PPI con el conjunto de antena a fin de alejar al operador de la antena de radar y además permitirle operar desde un refugio seguro.

7º) En general no satisfizo en la detección de aeronaves, sin poderse determinar las causas.

124. Se aprecia que este criterio de utilización en casos determinados esscorrecto, aunque deberán juzgarse y solucionarse los problemas enunciados de personal y abastecimiento.

125. Se sugiere experimentar en operativos este dispositivo para extraer conclusiones.

126. Asignación de SAM 7 a la ROA: Habiéndose detectado la aproximación de HARRIERS en vuelo bajo para efectuar lanzamiento en tiro LABS, en proximidades de los PPOOAA 1 y 2, se asignó personal especialista y un SAM 7 al POA Nº 1, dado su proximidad a la base.

127. Comodmedio de comunicación y alarma, se empleó la red de la ROA.

128. Se logró el derribo de una aeronave luego de haber realizado un ataque, durante el escape.

129. Se aprecia que este criterio demostró su validéz no en cuanto a unir la ROA con la AAa, que es un hecho fortuito del teatro, sino en la conveniencia de cubrir con misiles de infantería las avenidas de aproximación y ataque del ENO, de manera de negarle todo tipo de procedimiento.

130. Interferencias en las comunicaciones: Dentro del CIC, y por proximidad con transmisores de la Fuerza y de otras, se produjeron inconvenientes en las comunicaciones con el Centro de Filtraje.

131. Se sugiere: considerar este aspecto en acciones futuras.

132. Centro de Filtraje: Fué instalado fuera del CIC, con equipos y antenas adecuadas, aprovechando las alturas para incrementar la ganancia.

133. No solo se integró la ROA, sino que también participó de la Red de Coordinación de Fuego del Ejército y la Red de alarma de SAM 7.

134. Todo ello sumado a la carencia de personal en número no suficiente (solo 3 hombres) y a la falta de relevos, determinó que el mismo finalizara virtualmente agotado.

135. La implementación del C.F. alejado del CIC, tuvo la ventaja de no obstruir ni dificultar el trabajo del mismo.

136. Se sugiere: mantener tal criterio y además dotarlo de la dotación de personal acorde a las necesidades y las exigencias de la guerra.

137. Se recuerda que el C.F. no sólo es un órgano operativo sino también administrativo y de conducción que recibe y vive pluralmente las peripecias de los hombres sujetos a acciones de guerra a la distancia.

138. Relevos de personal: al igual que el resto de los combatientes, se apreció que debe ser reemplazado cuando la voluntad de lucha comienza a decaer. En Malvinas se cree que en las operaciones el personal como máximo puede permanecer 10/12 días, luego se generan reacciones producto de la fatiga y la tensión.

VII ANALISIS DE LOS MEDIOS ANTIAEREOS

139. La Defensa Antiaérea en la Zona MLV, se organizó en base a los medios antiaéreos de las tres Fuerzas desplegadas a saber:

1º) Fuerza Ejército: (GADA 601).

2º) Armada: (Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina).

3º) Fuerza Aérea: (15 piezas RH cal. 20 mm, 1 Ba. Superfledermaus).

140. A los efectos de la coordinación de los fuegos se creó el COA (Centro de Operaciones Antiaéreas) con dependencia del CIC del Sector Defensa MLV.

141. A su vez,el CIC, mantenía comunicación directa con la Base Aérea Darwin, a los fines de los alertas. La defensa antiaérea en dicha Base, se implementó con 6 Pz RH cal. 20 mm de Fuerza Aérea y una sección Skyguard de la Fuerza Ejército, los medios antiaéreos de esta Base se subordinaron al Jefe de la misma.

142. En el Sector Puerto Argentino, se desplegaron los medios antiaéreos según lo siguiente:

1º) Fuerza Ejército: UBICACION: Sector Ciudad. Material: 7 secciones Skyguard, 1 Lanzador Roland.

2º) Armada: UBICACION:Sector Ciudad. Material: 12 cañones Hispano Suiza cal. 30 mm, 2 Lanzadores TIGER-CAT.

3º) Fuerza Aérea: <u>UBICACION</u>: Aeropuerto. <u>Material</u>: 9 piezasRH cal. 20 mm, 1 Batería Superfledermaus cal. 35 mm, 1 Radar Elta.
La defensa se reforzó con una sección Skyguard y 2 Lanzadores TIGER-CAT, perteneciente a la Fuerza Ejército.

143. En el Anexo "DELTA" se grafica la orgánica de los medios antiaéreos desplegados.

144. Durante el desarrollo de las operaciones, se distribuyeron 20 misiles antiaéreos "SAM 7" y 7 Lanzadores desplegados en los siguientes lugares:

1º) <u>Base Aérea Darwin</u>: 10 misiles, 4 Lanzadores.

2º) <u>Sector Puerto Argentino</u>:

a) Aeropuerto: 1 Lanzador - 2 misiles.

b) Bahía Fox: 1 Lanzador - 4 misiles.

c) Monte Low: 1 Lanzador - 2 misiles.

145. Es fundamental aclarar que, para el desarrollo de las operaciones, la implementación del Centro de Operaciones Antiaéreas (COA) fué de primordial importancia.

146. El mencionado Centro, ya estaba organizado a nivel Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, adoptándolo para las dos Fuerzas restantes.

147. Es de destacar, que el mismo contaba con personal idóneo para la tarea, con un Oficial, Jefe de Operaciones, cuatro Suboficiales Superiores y tres Suboficiales Subalternos ploteadores. Con este personal, ademas de los Oficiales y Suboficiales de Ejército y Fuerza Aérea, se implementó el funcionamiento las veinticuatro horas del día, hasta su finalización.

148. Los medios de control que se utilizaban en ese Centro, cumplían adecuadamente con las necesidades, como ser, la mesa de información general, tableros de ploteo, etc.

149. Se coordinó con el CIC, la confección de los corredores de entrada para la aviación propia.

150. Estos corredores fueron respetados en todo momento, no solo por la aviación propia en la zona MLV, sino por aquellas aeronaves que provenían del continente.

151. En lo que respecta a las comunicaciones, el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, también solucionó en gran parte, la carencia de estos medios.

152. El citado Batallón, proveyó a través de su sección, las comunicaciones entre el COA y el CIC, como así también desde el COA a las Unidades Antiaéreas desplegadas.

153. Asimismo se establecieron comunicaciones inalámbricas "en escucha" con los radares de vigilancia (Fuerza Aérea y Ejército) que facilitaron el conocimiento actualizado de la situación aérea.

154. Las comonicaciones entre el COA y el Puesto Comando de Artillería en el Aeropuerto, se realizó a través de una línea de Radioenlace punto a punto.

155. Este sistema funcionó unicamente hasta el primer bombardeo al Aeropuerto el día 1º de Mayo.

156. Sin embargo, las comunicaciones duplicadas con equipos VHF, provisto por el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina, permitió la continuidad del servicio.

INCONVENIENTES

157. En razón de que cada Fuerza utiliza distintas magnitudes y lenguaje, en la retransmición de datos a las Unidades desplegadas, dificultó a veces, su interpretación. Caso típico fué confundir niveles de vuelo (200 por 2000 mts.), velocidad (nudos por Km/h), etc.

158. Se designó muy escaso el personal de Fuerza Aérea para integrar el COA.

159. En lo referente a comunicaciones se detectó lo siguiente:

1º) Instalación de medios de comunicación inadecuados (Radioenlace).

2º) Carencia de medios de comunicación inalámbricos eficaces.

160. Al ser la AAa un arma orgánica, del Ejército, asignada a las Unidades hubo disparidad de criterios en cuanto a la distribución de las armas, producto de no existir un mando centralizado para planear la defensa Antiaérea de Pto Argentino como un OM único.

SUGERENCIAS:

161. A efectos de optimizar los procedimientos operativos y hacer más efectiva las capacidades de los medios antiaéreo, surgen las siguientes inquietudes:

1º) Dentro del marco "Doctrinario" y para las operaciones conjuntas, centralizar el mando de los medios antiaéreos que permita una distribución óptima de los mismos.

2º) Realizar un estudio a nivel conjunto de la doctrina de empleo de los sistemas de armas antiaéreas de las tres Fuerzas Armadas.

3º) Habiéndose comprobado el derribo de aviones propios por efectó de la AAe de las otras Fuerzas, en circunstancias de presión psicológica en tiempos límites, y la necesidad de minizar estos riesgos, enviar aernaves propias a ejecutar adiestramiento programado, repetitivo y frecuente a las Unidades Antiaéreas.

4º) Realizar ejercicios operativos conjunto con las tres Fuerzas Armadas en la faz de Artillería Antiaérea, por lo menos 2 (DOS) veces al año.

VIII - CONCLUSIONES ESPECIFICAS DE DEFENSA AEREA

162. La gran cantidad de información volcada en los títilos anteriores y la cantidad de autores intervinientes, puede haber dado la impresión de un cierto desorden, pero a través de su lectura se puede inferir con nítida claridad una primera conclusión que su análisis escapa del alcance del presente informe pero que es una obligación moral escribirla: la imprevisión y mala preparación de los medios para afrontar un conflicto bélico es un pecado de lesa Patria que jamás se debe repetir.

De un sector de Defensa Aérea en un TO:

163. Entrando, ya, directamente en las conclusiones específicas de la Defensa Aérea se puede afirmar que en razón de que todos los componentes de un Sector de Defensa pertenecen a distintos organismos, cuya existencia individual es necesaria por la índole de su actividad diferenciada, es imprescindible la contínua práctica de operativos completos donde se armonicen y practiquen hasta el logro de la perfecta coordinación, todas las actividades propias de la operación real.

164. Debido a que en la mayoría de los casos y hasta tanto se implemente un sistema integral de defensa del espacio aéreo nacional, la Fuerza Aérea deberá asumir la responsabilidad de la defensa en base a CCIICC de campaña, se debe seleccionar y capacitar al personal que algún día pueda desempeñarse en alguno de sus puestos y mantener actualizados sus conocimientos participando en los ejercicios operativos mencionados.

165. Además, el organismo responsable, debe ser dotado de los medios y tenerlos permanentemente alistados para poder montar sin demorar ni dudar los implementos que conforman un CIC. Todos esos útiles, mesas, tableros, etc. que componen un CIC se aprecia que deben ser confeccionados teniendo en cuenta las sugerencias que en cada caso se detallan en este informe.

De las comunicaciones del CIC:

166. Las comunicaciones entre el CIC y Radar deben ser mejoradas, sobre todo si se tiene en cuenta las posibles distancias que se pueden encontrar uno de otro, debiendo aprovechar mas el equipamiento de microondas disponibles en la Fuerza.

167. Si bien los enlaces alámbricos son los más confiables y económicos, se debe prever siempre la alternativa inalámbrica para minimizar los cortes de líneas producidos por efectos de las armas enemigas.

168. Lo más conveniente sería lograr un sistema de comunicaciones que permitiera ir agregando corresponsales con enlace directo, que sea provisto como sistema integral (equipos, mecánicos, operadores y repuestos) y que sea desplegado directamente con el radar móvil.

169. Con respecto al personal, se considera necesario prever mayor cantidad de personal sobre todo prever relevos para lograr una adecuada y constante eficiencia en el trabajo de los mismos.

De Radares:

170. Esta guerra demostró la ventaja que significa disponer de medios de alternativa y redundar en todos los sistemas, en especial con otro radar móvil.

171. Este segundo radar nos permite:

1º) Asegurar la cobertura en caso de falla o destrucción de uno de ellos.

2º) Aumentar la capacidad operativa al poder efectuar un control más estricto y poder ejecutar funciones ofensivas y defensivas. Sobre todo para la zona de operación de Río Gallegos, donde se deberá realizar una vigilancia mayor, control sobre la zona de Punta Arenas, identificación de aviones regresando de sus misiones, guiado ofensivo, etc.

3º) Utilizar uno de los radares como estación de interceptación.

172. Es imprescindible lograr una total cobertura de vigilancia, utilizando la ROA, observadores de otras Fuerzas, radares de menos alcance para las zonas ciegas, etc.

173. En el caso de que se opere radares de otras fuerzas en las proximidades o no, deberán coordinarse la vigilancia, la detección y la transferencia de datos para identificación. Esto es sumamente importante, sobre todo este último caso para evitar la destrucción de las aeronaves propias por fuerzas amigas.

174. Asimismo, es conveniente resaltar y remarcar, que es sumamente difícil por no decir imposible, detener el fuego antiaéreo de las fuerzas propias diseminadas en el terreno, sobre todo si la infantería cuenta con armamento similar a los SAM 7. Esto es debido a la falta de experiencia en identificar los aviones propios, a la tensión del combate, y a la deficiencia en las comunicaciones que no proveen rapidez y que en muchos casos, no llegará hasta la tropa diseminada en el terreno.

De la Artillería Antiaérea:

175. Con relación a la Artillería Antiaérea, como principal y dolorosa enseñanza extraída de los derribos de aviones propios, surge la imperiosa necesidad de incrementar el adiestramiento, enviando aeronaves propias a ejecutar prácticas programadas, repetitivas y frecuentes a las Unidades Antiaéreas.

176. Asimismo se deben desarrollar y utilizar las tácticas y técnicas que permitan inhibir a los sistemas automáticos de disparo.

177. En razón de que la mayoría de las veces la aviación propia sobrevolará defensas antiaéreas de otras fuerzas Armadas, es necesario que las medidas señaladas se extiendan al marco conjunto.

178. Al respecto es imperioso que, de una vez por todas, se desarrolle una doctrina conjunta del empleo de las armas antiaéreas y su integración en un CIC de un Sector de Defensa Aérea. En ello va la vida de nuestros pilotos.

179. Una última deficiencia en materia AAa, es la urgente necesidad de adquirir capacidad misilística AAa. de mediano alcance.

De la ROA:

180. Nuevamente, pero esta vez en guerra, la ROA ha demostrado su valía, siendo imprescindible su implementación, máxime cuando hechos aciagos pueden ocasionar la pérdida momentánea o total de los radares de vigilancia.

181. Se considera que las apreciaciones efectuadas en el capítulo específico, de ser llevadas a cabo, permitirán disponer de una ROA mucho más eficaz.

De la Logística:

182. En el aspecto logístico, el eficaz desempeño de aquellas unidades mejor preparadas en campañas, ha evicenciado la conveniencia de obtener y operar con unidades autónomas en lo que se refiere al apoyo logístico básico: racionamiento, alojamiento y movilidad.

183. Por último es necesario que la Fuerza Aérea adecue los medios operativos que sean necesarios para adquirir la capacidad de helitransportar, en despliegues o cambios de emplazamientos, los elementos y apoyos que imponga la situación en condiciones de luz, tácticas y meteorológicas adversas.

IX - ENSEÑANZAS GENERALES

184. Las siguientes son algunas de las enseñanzas mas importantes extraídas de la observación directa o indirecta de las operaciones realizadas por el enemigo y de sus consecuencias.

185. Maniobras Utilizadas por los HARRIERS:

1º) Volar en formación cerrada simulando un solo eco, (normalmente una sección) para evitar evidenciar la cantidad.

2º) Utilizar el CHAFF para dar tiempo en la entrada de sus ataques.

3º) Aprovecharon las debilidades de la defensa antiaérea.

4º) Utilizar los accidentes del terreno para las aproximaciones al objetivo.

5º) Efectuaron reempleos con resultados negativos, fueron derribados (NO REEMPLEO).

6º) Efectuaron engaño entrando 4 aviones formados por secciones simulando 2 ecos, efectuaron evoluciones para mostrarse 2 ecos saliendo y en un momento determinado atacaron 2 aviones.

7º) Simular velocidad del HARRIER con Vulcan, lanzando previamente PAC de HARRIERS y entrar el Vulcan como relevo de PAC.

8º) Volar HARRIER con velocidad de helicóptero.

9º) Realizar sucesivos pasajes en la vertical fuera del alcance de la AAa y tirar en el momento apropiado.

10º) Hacer sucesivos pasajes a unas 20 MN y desaparecer de la detección radar apareciendo nuevamente lejos del AD con sucesivos PAC, y luego entrar en alguno de los pasajes a atacar.

11º) Utilizaron patrullas en las rutas probables de aproximación.

12º) Efectuaron tiro LABS fuera del alcance de la AAa. y BOH a gran altura.

13º) El día 1º de mayo hubo un intervalo grande entre el 1er. ataque 04:40 hs. y el 2º 08:30 aproximadamente, lo que alertó la defensa y permitió repeler el ataque. Es conveniente efectuar ataques sorpresa con mayor cantidad de medios evitando repetirlo con poca diferencia en tiempo.

14º) Realizaron muchos ataques simulados para desgaste y efecto psicológico sobre la AAa y tropa.

15º) Atrajeron la atención del radar con un avión y atacaron con otra aeronave desde una ubicación distinta.

186. De la observación del efecto de las armas lanzadas por los ingleses, se pueden inferir las siguientes conclusiones.

1º) Es conveniente utilizar las bombas más pequeñas posibles acorde con el nivel de daño deseado.

2º) Es válido el concepto de analizar y elegir concienzudamente el retardo de explosión en relación con la dureza del blanco.

3º) Es necesario fortificar al máximo la cabina del radar como asimismo alargar la guía de onda para lograr un mayor alejamiento de la antena.

4º) Desarrollar emisiones señuelos para atraer los misiles antiradiación.

5º) Construir refugios para los directores de tiro de artillería.

6º) Los refugios individuales del personal deben tener techos para disminuir los efectos de las explosiones aéreas.

7º) Las construcciones en las zonas de los OOMM deben tener el menor desarrollo vertical posible.

187. En materia de seguridad de instalaciones se puede afirmar que es necesario:

1º) Construir las fortificaciones con bolsas de arena de color verde o igual al terreno.

2º) Proveer a las unidades de radares RAZID antipersonales.

3º) Equipar a las defensas con visores de luz residual.

4º) Preparar a los Ads de campaña para repeler ataques comandos mediante la utilización de elementos tales como: alambradas de púa, campos minados, detectores acústicos, etc..

5º) Incrementar las defensas antiaéreas con trampas para aviones en vuelo rasante tales como granadas que explotan en el aire.

188. Una de las máximas capacidades de los ingleses fué la de realizar operaciones comando y obtener información. Se estima que el GOE debe incrementarse y desarrollar las siguientes habilidades:

1º) Infiltrar las líneas enemigas y obtener información.

2º) Ubicar y marcar blancos para la aviación de ataque.

3º) Realizar golpes de mano en los Ads enemigos sobre blancos de superioridad aérea.

4º) Actuar de noche.

189. La Fuerza Aérea debe estar capacidada para atacar objetivos de superioridad aérea don helicópteros equipados con misiles filoguiados.

190. En el aspecto personal se debe:

1º) Instruir al personal en los métodos para resistir a interrogatorios.

2º) Todo personal que pueda caer prisionero debe conocer sus derechos y obligaciones estipulados por La Convención de Ginebra.

3º) El personal en combate debe tener una placa de identificación con posibilidad de dividirse por la mitad. Una parte se entierra con el cadáver y la otra se remite a la potencia tutora del enemigo.

191. Las cargas que se remiten al TO deben ir paletizadas en forma tal que desde la misma plataforma donde la deje el avión carguero pueda ser transportada suspendida en helicópteros.

192. El abastecimiento a las líneas de combates o posiciones adelantadas de Ads de Campaña se debe realizar en helicópteros, para lo cual se debe desarrollar la capacidad de transporte de cargas suspendidas con todo tipo de helicópteros disponibles.

193. Es necesario adquirir la capacidad de realizar acción psicológica a nivel EM del TO.

194. Además de la sabida necesidad de disponer de capacidad de guerra electrónica es fundamental realizar inteligencia de las comunicaciones de la aviación enemiga.

195. Las aeronaves propias que deban eyectar cargas externas deben evitar hacerlo a la vista de propia tropa so pena de ser confundido con un avión enemigo.

196. Fue sumamente útil el pintado de la franja naranjada en los helicópteros propios para facilitar su identificación, siendo dudods ls utilidad de esta medida en aviones, en especial los más veloces.

Criterio de empleo de AADD:

197. El AD MLV soportó varios ataques de aviones, intentando romper sus pistas e instalaciones; pero aún siendo considerable el daño sufrido no cesó en su operatividad aunque ésta se vió disminuída.

198. Por otra parte dicha base no contaba con los medios de defensa pasiva adecuado para soportar los ataques. Así sufrieron daños no solo, las aeronaves sinó también los equipos de apoyo y logísticos en general.

199. Otro hecho significativo es que la efectividad de la AAa contra los ataques del ENO es muy buena si está bien diseñado y complementado el dispositivo.

200. Ante el criterio actualmente sustentado en los planes de la FAA (caso CHILE) de emplear varios AADD en cada teatro a fin de dispersar los medios, se sugiere revisar este concepto considerando la conveniencia de emplear menos y bien defendidos en cuanto a AAa, CI y Defensa pasiva.

201. Se aprecia que de sustentarse este criterio se obtendrán las siguientes ventajas:

a) El ENO no podrá atacar impunemente AADD que la inteligencia le haya señalado (Gran fortaleza de CHILE en nuestro sur).

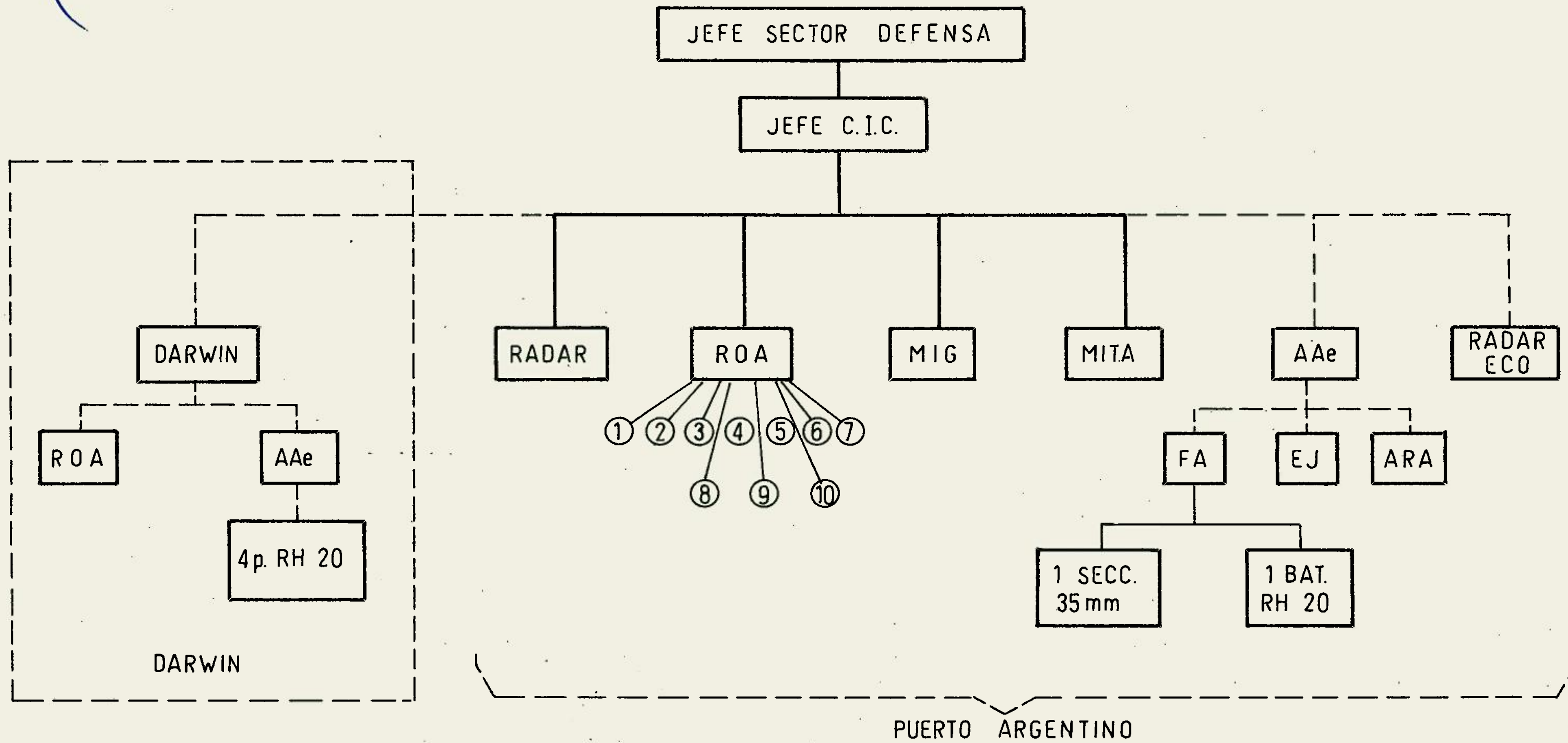
b) Poder planificar y construir las defensas desde la paz, en todo su amplitud y conveniencia cubriendo las gamas de la capacidad enemiga.

c) Poder racionalizar el empleo de los medios logísticos y de apoyo, que surgirá como consecuencia lógica de tener menores lugares de despliegue.

d) Como consecuencia de lo anterior se logrará una elevación en las prestaciones de los sistemas.

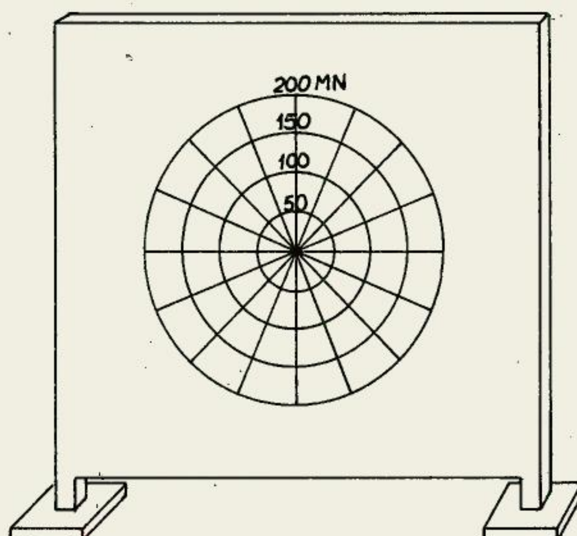
Vicecomodoro LUIS OCAR ARANDA DURAÑONA
Jefe Sector Defensa MLV

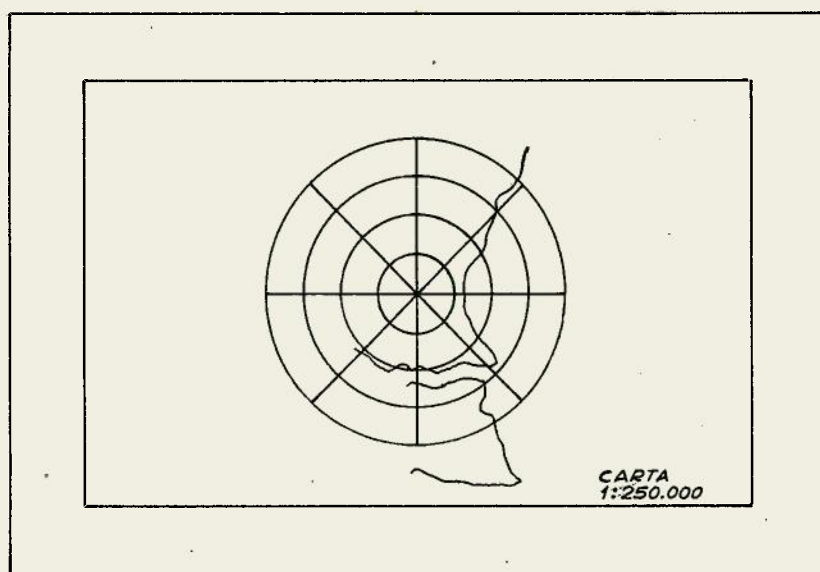
ORGANIZACION SECTOR DEFENSA MLV ANEXO "ALFA"



ANEXO "BRAVO"

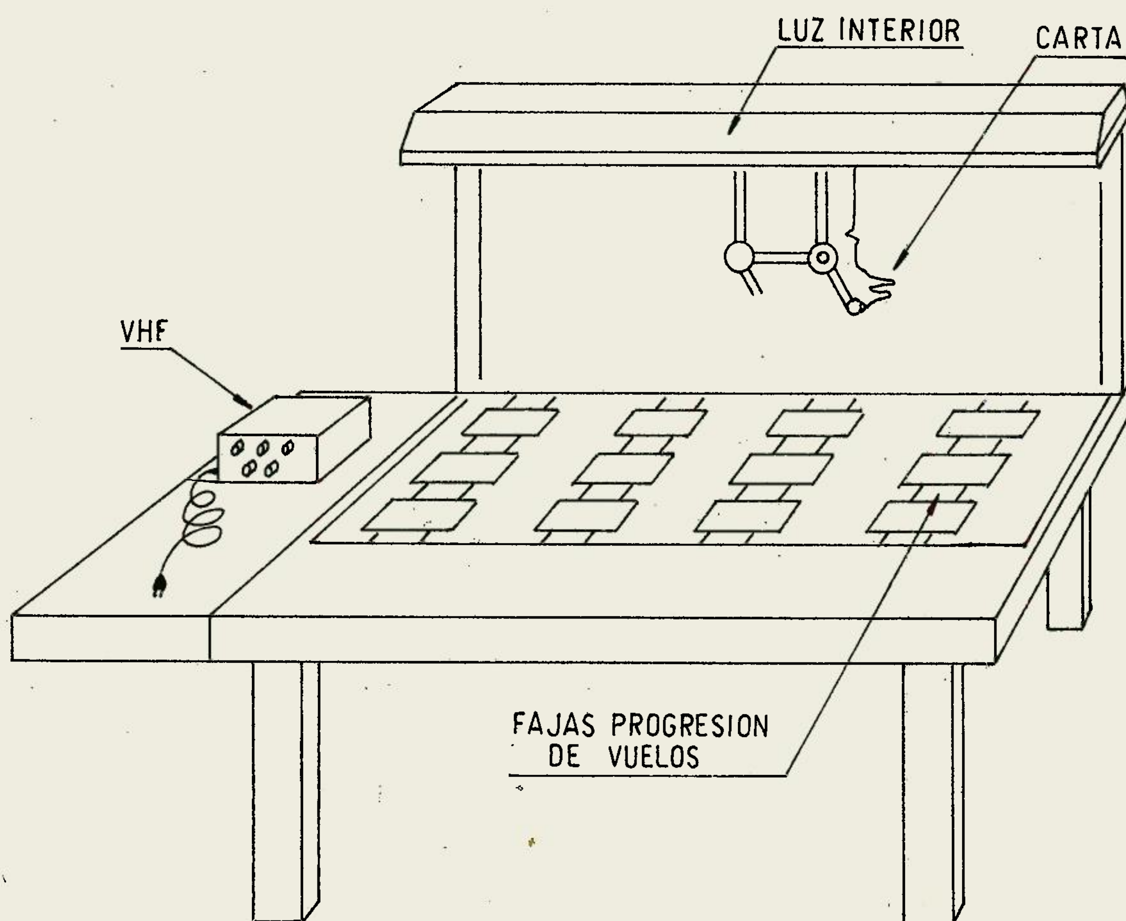
PANEL TRANSPORTABLE PARA MIG.-







CROQUIS DE UNA MITA TRANSPORTABLE ANEXO "CHARLIE"



NOTA:

ESTA MESA PUEDE HACERSE DE TAL FORMA QUE PUEDA CERRARSE COMO UN CAJON FACILMENTE TRANSPORTABLE. LA MESA EN SI SE TOMARA DEL LUGAR DE DESPLIEGUE.-

ESTA ES UNA MESA TIPO QUE PUEDE SER MEJORADA POR LOS ESPECIALISTAS QUE OPERAN LA MITA.-

INFORME G2 Vigilancia y Control Aereo

Informe del 62VYCA de la guerra

C6/3C

(1112)

DEL SEÑOR JEFE DE ESTADO MAYOR DEL COMANDO AEREO DE DEFENSA

Entró			Prioridad en la tramitación				Expediente N°
Día	Mes	Año	☐ Urgente	☐ Pref:D.	☐ Normal	☐ Rutina	1.232.173
10	09	82					

[X] Dpto. Operac.	☐ Dpto. Pers.	[X] Dpto. Planes.	☐ Dpto. Econ.	☐ Fondo D.A.T
☐ Dpto. Adiest.	☐ Dpto. Mater.	☐ Dpto. As.Jur.	☐ Auxil. Proy.	☐ J.I.M. N° 11.

☐ Sucesivamente ☐ En conjunto ☐ Para coordinar

X	Estudiar y Asesorar.		Preparar borrador respectivo.		Informar.
	Tramitar.		Confecc. Nota o Memorandum.		Reservar.
	Pedir directiva.		Contestar por Mensaje.		Archivar.
	Acusar recibo.		Contestar por Comesin.		Actualizar información o Gráficos.
	Pedir directivas con antecedentes.		Cumplimentar requerimiento.		Tomar conocimiento.

OBSERVACIONES: Archivar con informes de las demás unidades

[firma]

URGENTE: 24 Hs. - PREF.DESP.: 48 Hs. - NORMAL: 4 Días - RUTINA:7 Días

62VYCA

L.C. 13.861

ANEXO 270
Cta. Nº 562-5352-04-2
Medida 15x21 cms.

FUERZA AEREA ARGENTINA

Expediente Nº 1.232.173

CARACTER: R OBJETO CODIFICADO: 6-9-82

ORIGEN: Gpo. 2 Ap. CA

OBJETO: Elevar doc. SECRETO.-

EXP. AGREGADOS:

RESERVADO PARA EL ARCHIVO
AÑO INC.: FOJAS:
FECHA DE ARCHIVO:
ARCHIVO GENERAL:
INCINERADO:

AGREGADO AL:

Denominación y Nº de procedencia					

REMITENTE	DESTINO	Fs.	FECHA Día	Mes	Año	REMITENTE	DESTINO	Fs.	FECHA Día	Mes	Año

ANEXO 270
Cta. Nº 562-5352-04-2
Medida 15x21 cms.

FUERZA AEREA ARGENTINA

Expediente Nº

CARACTER: OBJETO CODIFICADO:

ORIGEN:

OBJETO:

EXP. AGREGADOS:

RESERVADO PARA EL ARCHIVO
AÑO INC.: FOJAS:
FECHA DE ARCHIVO:
ARCHIVO GENERAL:
INCINERADO:

AGREGADO AL:

Denominación y Nº de procedencia					

REMITENTE	DESTINO	Fs.	FECHA Día	Mes	Año	REMITENTE	DESTINO	Fs.	FECHA Día	Mes	Año

13.861

FUERZA AEREA ARGENTINA
Comando Aereo de Defensa
Grupo 2 de Vigilancia y Control Aereo

RESERVADO

Merlo, 6 de Setiembre de 1982 .-

OBJETO: Elevar documentación de carácter "S"

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA .

FUERZA AEREA
Nº. 1232.173
E
S 6-9-82

1. Elevo adjunto al señor Comandante, UN (1) sobre conteniendo documentación de carácter "Secreto", de acuerdo con lo establecido en Aviso 2346 inserto eb BAP 1978 .-



Com. Coro ENRIQUE SAAVEDRA
JEFE GRUPO 2 VYCA

FUERZA AEREA ARGENTINA
Comando Aereo de Defensa
Grupo 2 de Vigilancia y Control Aereo

SECRETO

Merlo, de Setiembre de 1982 .

OBJETO: Elevar análisis .

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA .

1. En cumplimiento a lo ordenado por expediente Nº 1.370.231 de fecha 15 de Julio de 1982, elevo al señor Comandante al análisis realizado con el objeto de capitalizar la experiencia adquirida en operaciones reales por personal de la Unidad a mi mando .

2. El análisis efectuado cubre las areas que se detallan a continuación y que se agregan, como anexos Nº 1 al Nº 6 a saber:

1º) Area Personal (Anexo Nº 1).

2º) Area Operaciones y Adiestramiento (Anexo Nº 2).

3º) Area Material (Anexo Nº 3).

4º) Area Comunicaciones (Anexo Nº 4).

5º) Area Infraestructura (Anexo Nº 5).

6º) Area Servicio Seguridad y Defensa(Anexo Nº 6).

3. Para complementar la información expresada en los anexos que se han detallado en el párrafo que antecede y que puede ser de utilidad para el Comando Aéreo de Defensa se agregan al presente expediente como Anexo Nº 7 copias de los distintos informes y memorandun que el personal ha presentado en los lugares donde participó en forma operativa, informó a esta Unidad o efectuó un análisis en forma conjunta del desempeño de los distintos sistemas.

4. El presente expediente consta de UNA (1) foja, habiéndose confeccionado por duplicado destinándose el mismo a la Jefatura de la Unidad, interviniendo en su redacción e impresión además del suscripto el Mayor D. Guillermo Antonio PORTA (E.Gen 2128) y el Cabo Primero Juan D. EGAÑAS (Com 16.160)



Comodoro ENRIQUE SAAVEDRA
JEFE GRUPO 2 V.Y C.A.

C6.3.141



INFORME B.A.M. MAR DEL PLATA

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO AEREO DE DEFENSA
B.A.M. "MAR DEL PLATA"

SECRETO C6/3D

MAR DEL PLATA, 27 de Agosto de 1982

OBJETO: Dar cumplimiento a Expediente Nº 1.730.229.

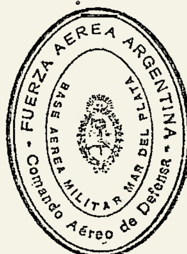
AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA.

DOC AGREGADOS: Memorandum que consta de SIETE (7) fojas y TRES (3) Anexos.-

1. De acuerdo con lo ordenado por expediente Nº 1.730.229 (FAA 15JUL82), adjunto elevo al señor Comandante el Informe relacionado con la experiencia operativa acumulada por personal de esta Unidad, durante el conflicto bélico del Atlántico Sur.

2. El citado informe abarca las Areas indicadas en el expediente de referencia en el párrafo anterior, y comprende la situación que se vivió en ese período en Malvinas (05 ABR 82/14 JUL 82) y finalmente presenta una proposición de organización operativa de la Unidad antiaérea con su correspondiente apoyo técnico - logístico.

3. El presente trámite consta de UNA (1) foja y fue confeccionado por duplicado, quedando dicha copia para el archivo de la División Operaciones de esta Base Aérea, interviniendo en su redacción e impresión además del suscripto, el Mayor D. Hugo Alberto MAIORANO (E Gen 1924), el Capitán D. Rodolfo SAVOIA (E Gem 2475), el Capitán D. Luis Guillermo MARTINEZ (EGen 2564), el Primer Teniente D. Oscar SPATH (E Gen 2766) y el Cabo Alejandro F RAMOS (Ofc 19002).



Comodoro LUIS FABIAN TOLABA
Jefe Base Aérea Militar Mar del Plata

	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I

SECRETO

MEMORANDUM	PRODUCIDO POR:
Para información de:	Jefe B.A.M. "MAR DEL PLATA"
Comandante Aéreo de Defensa	27 Agosto de 1982

Asunto: ANALISIS DEL TEATRO DE OPERACIONES "MALVINAS".

1. A efectos de mejorar la comprensión de lo actuado en el Teatro de Operaciones "MALVINAS", se subdividirá el tema en DOS (2) grandes áreas, a saber:

1º) I - EXPERIENCIA DE COMBATE.

2º) II - PROPOSICIONES PARA UN MEJOR EMPLEO.

2. Asimismo en cada área de las enunciadas se contemplarán las siguientes particularidades:

1º) Operaciones.

2º) Personal.

3º) Material.

4º) Comunicaciones.

5º) Infraestructura y Servicios.

6º) Adiestramiento.

I - EXPERIENCIA DE COMBATE

Operaciones

3. En el TO MALVINAS se implementó un Centro Conjunto Coordinador de Operaciones Antiaéreas (C.O.A.) de quien dependían los medios antiaéreos de las tres Fuerzas Armadas, cabiéndole a la FAA la responsabilidad del sector Aeropuerto de Puerto Argentino. y DARWIN ?

4. A tal efecto, desplegaron al mencionado lugar los siguientes medios:

1º) UNA (1) Batería RH 20mm (NUEVE (9) piezas), y UN (1) Radar ELTA provenientes de la BAM "GALLEGOS".

2º) UNA (1) Batería SUPERFLEDERMAUS (UN (1) Director de Tiro y DOS (2) piezas 35mm), provenientes de la BAM "MAR DEL PLATA".

SECRETO

3°) Asimismo, se reforzó la Defensa con DOS (2) lanzadores TIGER CAT y UNA (1) sección SKYGUARD (UN (1) director de Tiro y DOS (2) piezas calibre 35mm), pertenecientes a la Fuerza Ejército (Agrupación de Defensa Aérea 601 con asiento en Mar del Plata).

5. En el Anexo "ALFA" se detalla la ubicación de los medios antiaéreos en el terreno.

6. Se debe destacar que en el sector aeropuerto se improvisó con los medios antiaéreos provenientes de distintas Unidades de la Fuerza Aérea, UN (1) escuadrón; que funcionó bajo condiciones atípicas, sin disponer de los apropiados apoyos logísticos y apenas con los indispensables apoyos técnicos.

7. A los fines de la coordinación de los fuegos, de la transmisión de las alarmas, y a pedido del personal de Ejército desplegado en el Aeropuerto, se centralizaron las comunicaciones en el Puesto Comando antes nombrado.

8. Al iniciarse las operaciones, el día 1° de Mayo, la Marina Real Británica con material Sea Harrier atacó a las 08:30 horas con DIEZ (10) aviones, a baja altura y por diferentes rumbos, una vez descargadas sus bombas efectuaron reempleos con cañones. Este tipo de ataques favoreció la acción de las piezas, ya que esos reempleos se realizaron en distancias entre CIEN (100) y MIL (1000) metros de las mismas, con el resultado de DOS (2) aviones derribados y otros DOS (2) que se retiraron con evidente incendios a bordo.

9. Se debe agregar que DOS (2) aviones más fueron derribados en la misma incursión en el sector aledaño a la ciudad, víctimas de la acción de un misil ROLAND el primero, y por un misil TIGER CAT de Infantería de Marina el segundo.

10. A partir del 05 de Mayo hasta el fin de las operaciones, éstas se caracterizaron por incursiones aéreas diurnas de aviones a gran altura (5000/6000 metros) realizando bombardeo sobre el hombro, siempre fuera del alcance de las armas propias. Por la noche se hacían presente los buques enemigos realizando tiro de perturbación.

11. Los ataques aéreos se registraban a posterior del relevamiento aerofotográfico realizado por una sección que recorría la zona a gran altura (7000/8000 metros) precediendo al primer vuelo ofensivo. Paulatinamente los bombardeos se centraron sobre las posiciones antiaéreas.

12. La acción naval se ejercía con notable persistencia sobre las posiciones que poseían emisiones de radar ó comunicaciones, lo que indica un trabajo de radiogoniometría desde buques y helicópteros; soportando en varias oportunidades salvas que impactaron a menos de VEINTE (20) metros de las antenas emisoras.

"ayuda" falta

13. Fuera de las generalidades mencionadas, merecen mencionarse otros ataques esporádicos como las corridas de aviones "VULCAN", en horas de la madrugada con lanzamientos de DIECICIETE (17) bombas. Lanzamiento nocturno desde "HARRIERS" de misiles filoguiados sobre comunicaciones en una oportunidad y salvas de aparentemente misiles Tierra - Tierra en dos oportunidades con 7/8 misiles. ¿?

14. Respecto a los misiles portátiles SA-7 no se pudo utilizar ninguno en el sector aeropuerto por ser los pasajes enemigos muy alejados de su radio de acción.

Personal

15. El efectivo del personal se integró de la siguiente manera:

1°) B.A.M. "MAR DEL PLATA": VEINTIDOS (22) hombres.

2°) B.A.M. "GALLEGOS": CUARENTA (40) hombres.

16. La cantidad de personal citada, es la indispensable para la operación y mantenimiento del material, entendiéndose que nunca se contó con relevos; sumado a la permanente tensión que se experimentaba por los ataques diurnos y nocturnos, se puede concebir la carga emocional que soportó la dotación.

17. Se debe destacar que a pesar de contarse con el mínimo indispensable de personal, se realizaron tareas logísticas tales como búsqueda de material para construcción y su empleo en los refugios que se demostraron los más seguros de la zona; retirar abastecimiento de intendencia y racionamiento de la ciudad y cocinar para todo el conjunto, etc. Modelo de refugios?

18. Con referencia al desempeño del personal de tropa, no se registraron inconvenientes, estimándose apropiado el actual sistema de incorporación, ya que las tareas que cumplen en el rol de combate son de apoyo, tales como cargadores, abastecedores de munición, etc. No obstante, debido a la escasez de personal los soldados resultaron sobrecargados en sus tareas ya que sumaban la actividad diaria específica a las guardias nocturnas, construcción de refugios, ayudar en la cocina, etc.

19. Una grave deficiencia fue la imposibilidad de bañarse, logro que en muy pocas ocasiones se pudo conseguir para una parte del personal.

Material

20. Las prestaciones que se lograron del material antiaéreo desplegado cubrieron todas las espectativas sobre el mismo. Tanto en su efectividad en el combate como la rusticidad y resistencia ante los agentes meteorológicos.

21. El Radar SUPERFLEDERMAUS que dotaba a la Batería de 35mm se mostró obsoleto en cuanto al tipo de combate en que se vió empeñado, ya que al no contar con alarmas antimisil, contramedidas electrónicas y poseer una gran potencia de emisión radárica, lo hacían fácil blanco para ataques con armas específicas.

22. El radar ELTA cumplió con su cometido, aunque al no contar con emisiones falsas que lo enmascararan electrónicamente, fue destruido con la primera corrida de bombardeo al aeropuerto.

Comunicaciones

23. El Escuadrón Antiaéreo en la BAM "ISLAS MALVINAS", contó con el siguiente material:

1º) Radio mochila VHF provista por el Batallón Antiaéreo de Infantería de Marina para comunicar al Jefe de Escuadrón con el Centro Coordinador de Artillería Antiaérea en la ciudad (cantidad UNO (1).

2º) MOCOM MOTOROLA, comunicación entre Jefe de Escuadrón y piezas de 20 mm, batería de 35mm (FAA), Batería de SKYGUARD 35mm (Ejército) DOS (2) lanzadores TIGER CAT (Ejército), cantidad UNO (1).

3º) HT MOTOROLA: corresponsales del Jefe de Escuadrón (Cantidad DIECISEIS (16).

24. El rendimiento fue aceptable dado que se cuidó en sumo grado la recarga de las baterías respectivas, y se contaba con la cantidad necesaria para los recambios.

25. Este Escuadrón no contó con personal de la especialidad comunicaciones. Se debe señalar, que los Jefes de pieza no podían operar los equipos HT dado que debían ocupar una mano para ese cometido y además en las piezas de 20 mm el motor de la misma producía interferencias, obligando que la radio sea operada por un soldado abastecedor con gran perjuicio de la operación.

Infraestructura y Servicios

26. El Escuadrón Antiaéreo en operaciones no requirió ningún servicio a la Jefatura de Base en la cual operaba, salvo el apoyo sanitario.

27. Las contrucciones de fortificaciones y refugios fue realizada por el mismo personal de dotación, quienes turnándose en la función operativa realizaron obras cuya seguridad se comprobó en la práctica.

28. Se utilizaron herramientas de mano que eran de provisión, y se emplearon en carácter de préstamo máquinas viales que contribuyeron a aligerar el trabajo.

29. Los materiales empleados fueron requisados en las cercanías del puerto, distante OCHO (8) kilómetros y trasladados a los sitios apropiados.

30. Respecto a los servicios, el racionamiento se autoproporcionó en cada posición, logrando que a pesar de la interdicción enemiga la comida fuera consumida caliente y en horario.

31. La provisión de agua potable fue sumamente problemática, ya que debía ser acarreada desde la ciudad.

32. Los transportes fueron insuficientes, sólo se contaba con un tractor de la Batería de 20mm y UN (1) jeep trasladado desde la BAM "MAR DEL PLATA" fuera de la provisión orgánica. Estos medios se reforzaron con DOS (2) vehículos LAND-ROVER requisados.

33. Fue significativa la falta absoluta de UN (1) camión todo terreno que permitiera mover material pesado en cualquier situación, como también el APOYO LOGISTICO, tarea que se hacia con varios viajes de jeep.

Adiestramiento

34. El adiestramiento del personal fue eficiente, hecho demostrado ya que en las oportunidades en que la aviación enemiga estuvo dentro del alcance de las armas, se ocasionaron los derribos y daños mencionados.

35. Esta eficacia, ya sea para el reconocimiento de propias aeronaves como para las operaciones en sí, fue alcanzado merced a los distintos operativos que realizó la Fuerza Aérea.

II - PROPOSICIONES PARA UN MEJOR EMPLEO

Operaciones

36. Se debe considerar como unidad antiaérea mínima de combate al Escuadrón, con la misma orgánica en tiempo de paz que de guerra. Según anexo "BRAVO".

37. Dichos escuadrones deben dotarse con todas las armas que posibiliten cubrir el espacio aéreo inmediato, por lo menos hasta los SEIS (6) kilómetros, con la suficiente superposición en los alcances que asegure un gran porcentaje de letalidad.

38. Asimismo, y en un mediano plazo, se debería complementar los Escuadrones con un sistema de misiles de mediano alcance que cubra las distancias de SEIS (6) a CUARENTA (40) kilómetros (SA-3, SA-8, HAWK).

Personal

39. En la medida que el nuevo material de dotación permite operar H-24, se debe considerar la cantidad de tripulaciones necesarias para asegurar el mayor rendimiento operacional. Según Anexo "CHARLIE".

40. Se debe respetar el problema anterior en épocas normales, a fin de que ante la operación real, no se deba enviar al combate, personal que no posee la adecuación sicológica que requieren las circunstancias, caso que se produce al impartir un curso acelerado a personal de especialidades pasivas, tales como cocineros, conductores, etc.

41. El mismo problema se repite con personal de la especialidad Artillería Antiaérea que ha perdido su idoneidad por alejamiento de la actividad específica.

Material

42. Para incrementar la capacidad operativa de los sistemas de armas, y de llevarse a la práctica lo propuesto en el Anexo "BRAVO", se debe considerar seriamente la adquisición de un sistema de misiles de mediano alcance, en el mediano plazo.

43. Respecto al material a reponer se requiere en forma inmediata suplantar a las DOS (2) baterías de 35mm SUPERFLEDERMAUS por DOS (2) equipos SKYGUARD 35mm con bandeja de misiles SPARROW, y la reposición de los CUATRO (4) radares ELTA perdidos.

44. Asimismo se deben reponer las QUINCE (15) piezas RH-202 perdidas en operaciones.

45. Se requiere la reposición de los chalecos de defensa personal (antiesquirlas), y los binoculares de luz residual que fueran provistos durante las operaciones.

46. Se debería proveer un casco de fibra resistente a altos impactos que contenga incorporados auricular para un oído y micrófono.

47. Se necesitan potabilizadores de agua, con un caudal mínimo de DOSCIENTOS (200) litros/hora cada CIEN (100) hombres y motogeneradores para provisión de energía eléctrica local.

48. Coordinar con la industria local el diseño y construcción de refugios para dotaciones de Artillería Antiaérea en forma premoldeada, aerotransportable y recuperable. De igual manera la instalación de baños y duchas.

49.- La provisión de contenedores standard para carga, distribución de munición y todo tipo de apoyo logístico, a fin de aligerar y asegurar la movilidad en las operaciones. Especificaciones ?

50. Proveer una dotación de DOS (2) camiones todo terreno, tipo Unimog de 1500 kg de carga, doble tracción y malacate, <u>por batería</u>.

51. Proveer un vehículo liviano, todo terreno, doble tracción, tipo Wolskwagen, Mercedes Benz G ó Land-Rover, <u>por batería</u>.

52. De acuerdo con la experiencia adquirida, sería muy conveniente que los TRES (3) vehículos tractores de las unidades de misiles ROLAND sean equipos de contrucción vial, tipo pala de carga frontal, con dimensiones y peso apropiados para su función y ser transportados en C-130, a fin de facilitar movilidad, construcción de fortificaciones y recuperación de material.

<u>Comunicaciones</u>

53. Se requiere en forma inmediata:

1°) Equipos VHF, con alcance de 30/40 Km, multicanal, sistema digital, alimentado con baterías descartables, peso no mayor de QUINCE (15) Kg, acondicionado en mochila.

2°) Equipo VHF que actúe como cabedera de comunicaciones entre el Jefe de Escuadrón y las piezas. Alcance DIEZ (10) Km, multicanal, sistema digital, acondicionado en mochila.

3°) Equipo VHF incorporado a cada pieza similar al anterior, sin mochila.

4°) Equipo incorporado al casco de auricular y micrófono conectado con el transreceptor VHF anterior.

Infraestructura y Servicios.

54. De llevarse a la práctica lo propuesto en Anexo "BRAVO", este item será responsabilidad del Jefe de Escuadrón Artillería Antiaérea a través del Escalón Logístico.

Adiestramiento.

55. Para lograr un adecuado adiestramiento compatible con la evolución de los sistemas de armas, se sugiere la adquisición en el mediano plazo de los siguientes dispositivos:

1°) Entrenador (TS2) para batería SKYGUARD.

2°) Simulador y equipo filmador para Batería Misilística ROLAND.

3°) Sistema de Blanco remolcado (tipo SECAPEM 90 B ó DART 2).

4°) Sistema de video para evaluación apuntador mira XABA, cañón OERLIKON 35mm.

DOCUMENTOS AGREGADOS:

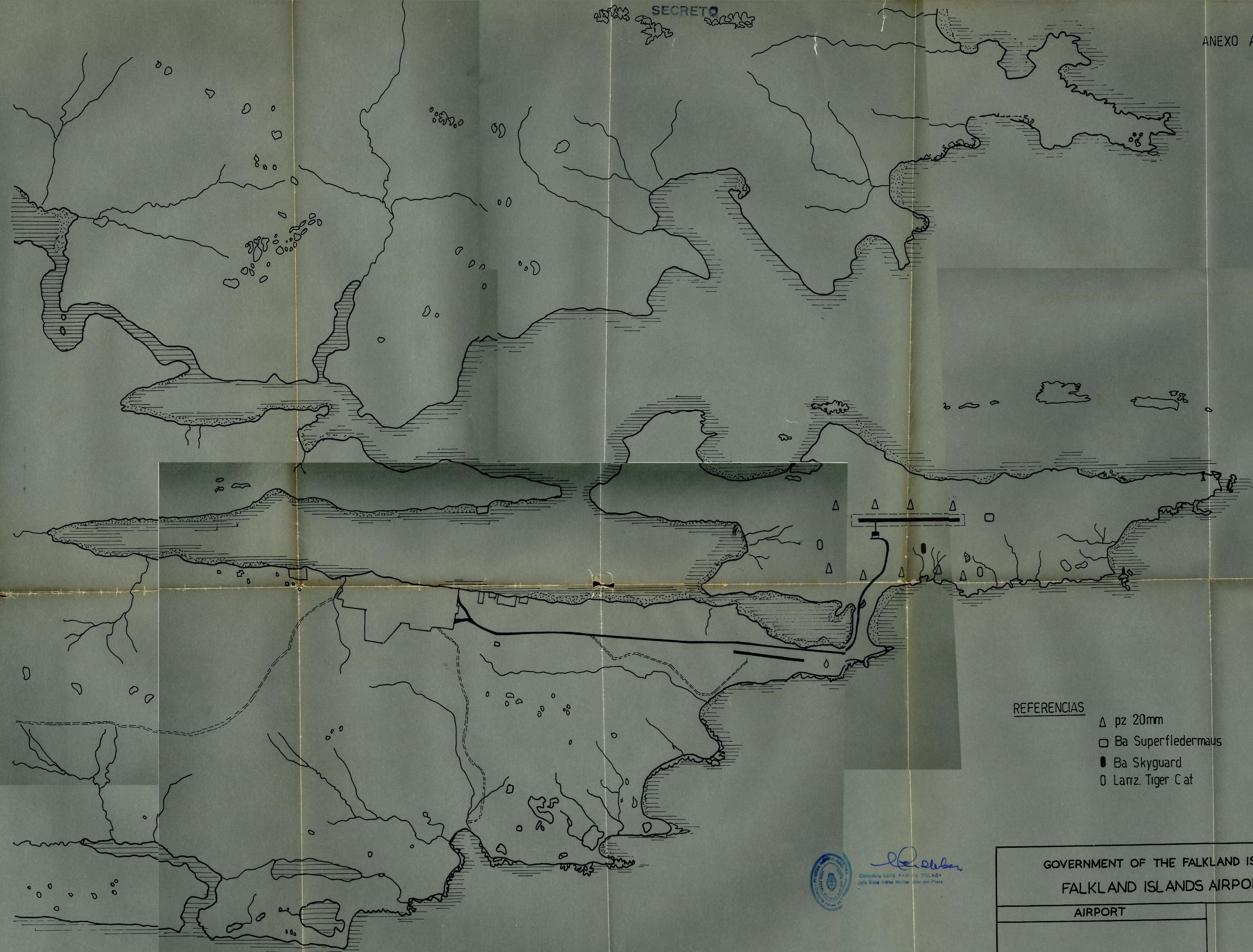
Anexo "ALFA": Emplazamiento de A/Aa.

Anexo "BRAVO": Organigrama del Escuadrón de A/Aa.

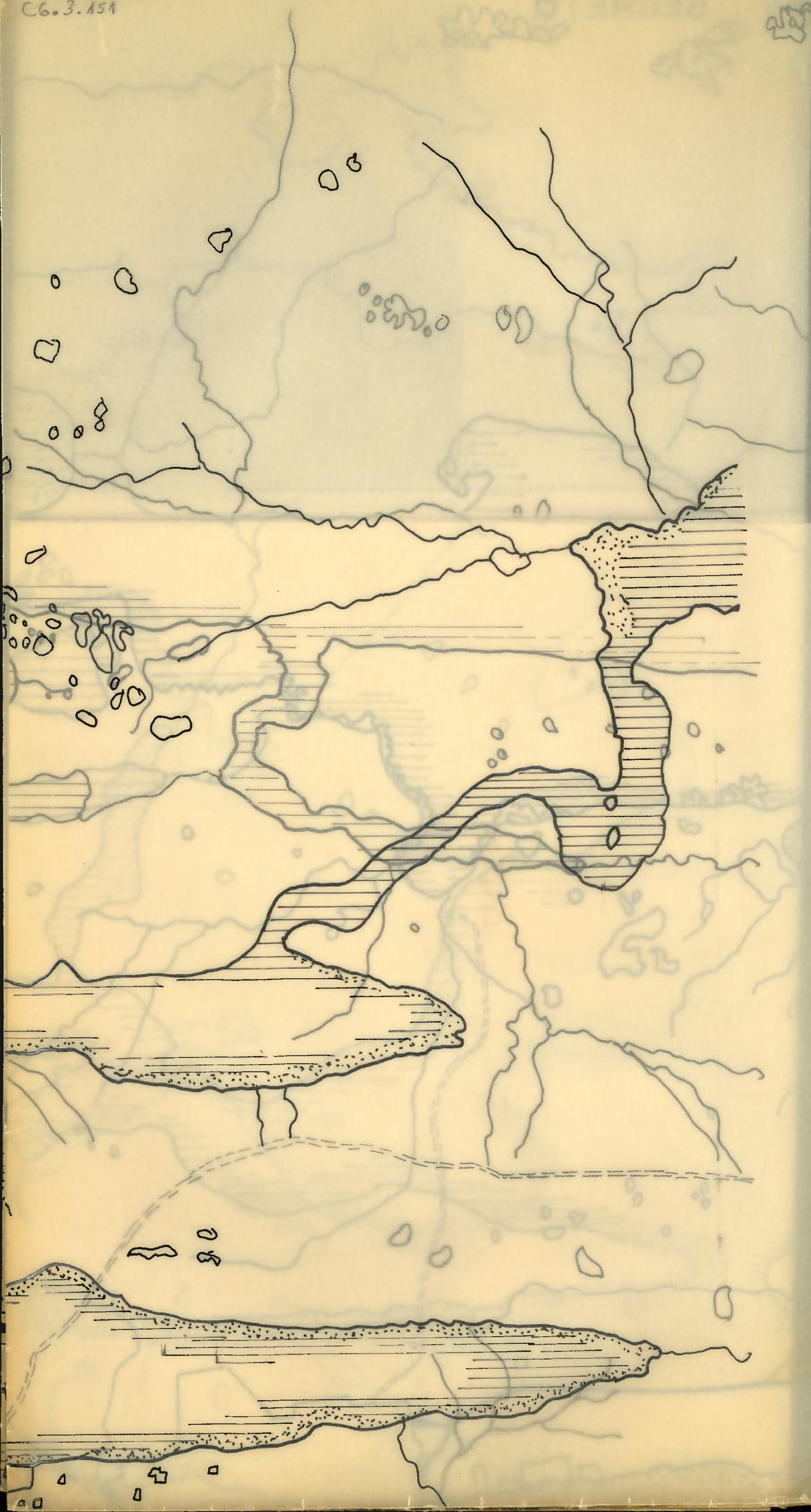
Anexo "CHARLIE": Dotación de Personal.



Comodoro LUIS FABIAN TOLABA
Jefe Base Aérea Militar Mar del Plata



SECRETO
ANEXO ALFA
REFERENCIAS
pz 20mm
Ba Superfledermaus
Ba Skyguard
Lanz. Tiger Cat
GOVERNMENT OF THE FALKLAND ISLANDS
FALKLAND ISLANDS AIRPORT
AIRPORT
FUERZA AÉREA ARGENTINA
Comodoro LUIS FABIAN TOLABA
Jefe Base Aérea Militar Mar del Plata



ANEXO BRAVO

ESCUADRON ANTIAEREO

- SECCION OPERACIONES
- BA. SKYGUARD
  - 1° SECC.
  - 2° SECC.
- BA. ROLAND
  - LANZADOR
- BA. MISILISTICA DE MEDIANO ALCANCE
- BA. 20 mm
  - 1° SECC.
    - pz. 1
    - pz. 2
    - pz. 3
    - pz. 4
    - pz. 5
    - pz. 6
  - 2° SECC.
    - pz. 1
    - pz. 2
    - pz. 3
    - pz. 4
    - pz. 5
    - pz. 6
- ESCALON TECNICO
  - SECCION MANTEN. SKYGUARD
  - SECCION MANTEN. ROLAND
  - SECCION MANTEN. 20 mm
- ESCALON COMUNICACIONES
  - SECCION COMUNIC. ALAMBRICAS
  - SECCION COMUNIC. INALAMBR.
- ESCALON LOGISTICO
  - SECCION TRANSPORTE
  - SECCION SANIDAD
  - SECCION ABASTECIM.



Comodoro LUIS FABIAN TOLABA
Jefe Base Aérea Militar Mar del Plata

SECRETO

ANEXO "CHARLIE"

DOTACION DE PERSONAL PARA UN ESCUADRON TIPO DE ATILLERIA ANTIAEREA.

UNIDAD O CARGO	OFICIAL JEFE	OFICIALES SUBALTERNOS	SUBOFICIALES	TROPA	OBSERVACIONES
Jefatura de Escuadrón	1	-	1	2	-
Batería Antiaérea SKYGUARD (2)	-	12	24	54	Para TRES (3) tripulaciones por Ba.
Batería ROLAND	-	3	3	6	6
Ba Antiaérea 20 mm (1)	-	6	24	54	Para DOS (2) tripulaciones por Ba.
Sección Operaciones	-	6	-	-	-
Escalón Logístico	-	6	6	14	-
Escalón Comunicaciones	-	1	2	6	-
Escalón Técnico	-	1	10	12	-
TOTAL:	1	30	76	148	-

? 35 ? 70



Comodoro LUIS FABIAN TOLABA
Jefe Base Aérea Militar Mar del Plata

INFORME RADIOAFICIONADOS

COMUNICACION ESCRITA INTERNA (COMESIN)

C6/3E

AL: JEFE DEL DEPARTAMENTO PERSONAL

TEXTO: DE ACUERDO CON LO SOLICITADO POR VOLANTE S/N DEL 13 DIC, LLEVO A CONOCIMIENTO DEL SEÑOR JEFE QUE, SI BIEN ESTE DPTO NO CUENTA CON AGENTES CIVILES QUE TUVIERON PARTICIPACION DIRECTA EN EL RECIENTE CONFLICTO DEL ATLANTICO SUR, ES DE OPINION SE ENCUADRE COMO TALES AL PERSONAL DE RADIOAFICIONADOS CONVOCADOS POR LA FUERZA Y QUE OPERARON COMO INTEGRANTES DE LA RED DE OBSERVADORES DEL AIRE DESDE LAS ISLAS MALVINAS.

SE ADJUNTA COMO ANEXO "ALFA" LA NOMINA DE DICHO PERSONAL.

RESPECTO A LOS PUNTOS 6º) AL 9º) DEL PARRAFO 2 DEL EXP. 5.042.575 (JEFE I), SE SUGIERE REQUERIR LA OPINION DE LOS MAYORES PERGOLINI Y KAJIHARA, QUIENES FUERON LOS SUPERIORES DIRECTOS DEL PERSONAL ROA EN MLV.

(Doblar)

ASIMISMO SE SUGIERE CONSIDERAR TAMBIEN A QUIENES OPERARON DESDE EL CONTINENTE COMO APOYO A LAS OPERACIONES DE LA FUERZA. SE ADJUNTA COMO ANEXO "BRAVO" LA NOMINA DE ESTE PERSONAL.

Fecha: SAN MIGUEL, 6 DE DICIEMBRE DE 1982

Firma: [firma]

Aclaración: Cnl. Jorge Pierini
Aux. Dto. Comunicaciones

(Doblar)

(Pegar)

C6.3.155

FUERZA AEREA ARGENTINA

Anexo 11C
Cta. 562 - 9472 - 04 - 2
Medida: 21 x 29,7 cms.

COMESIN

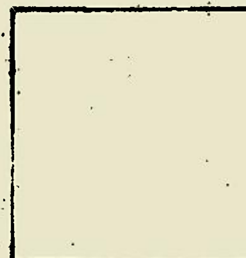
DESTINATARIO. ....

OFICINA: ....

Nº

FECHA:

HORA:



(1)

(1) A llenar por el Estafeta (SELLO)

EN AUSENCIA DESTINATARIO ENTREGAR A:	ENCARGADO ☐	OTRO PERSONAL DEL ORGANISMO: ☐	DEVOLVER AL REMIT. ☐	

(Doblar) ....

REMITENTE: ....

OFICINA Nº ....

DEVUELTO AL REMITENTE POR:	OFICINA CERRADA ☐	OFICINA EQUIVOCADA ☐	DESTINAT. AUSENTE ☐	

(Doblar) ....

ARGENTINA
M.G.
ura I - Personal

BUENOS AIRES, 2

OBJETO: Solicitar antecedentes.

AL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO AEREO DE DEFENSA.

5042575

1. A los efectos de la realización de un estudio ordenado por el señor Comandante en Jefe, referente a la factibilidad del otorgamiento de una distinción a aquellos agentes civiles que tuvieron participación directa en la gesta llevada a cabo por las Fuerzas Armadas en el reciente conflicto desarrollado en el Atlántico S..., el señor Jefe se servirá elevar a esta Jefatura una nómina de dicho personal dependiente de ese Comando y organismos subordinados.

2. La nómina de referencia deberá contar en cada caso con la siguiente información:

1°) Número de Identificación del agente.
2°) Apellido y Nombre.
3°) Situación de revista (Agrupamiento y Clase)
4°) Especialidad y tareas que realiza comunmente.
5°) Destino de revista.
6°) Lugar al cual fue destacado.
7°) Síntesis de la labor realizada durante el lapso que demandó el conflicto.
8°) Tiempo de duración de su misión, indicando fechas de iniciación y finalización de la actuación que le cupo, como así también importancia de la misión.
9°) Todo otro antecedente que se considere necesario y que sirva como elemento de juicio para valorar la participación del agente, ya sea en el teatro de operaciones o en otra actuación afín.

3. Asimismo se sugie... que la información de referencia, especialmente la de los puntos 6° ... 9° inclusive, cuente con el aval de las autoridades a las cuales estuv... on subordinados durante el lapso de su misión.



Jefe ...

Pedir la información a U.D. XIX

NOMINA DE RADIO AFICIONADOS CONVOCADOS POR LA FUERZA Y QUE FORMARON PARTE DE LA ROA MLV.

ANEXO "ALFA" (1)

SEÑAL DISTINTIVA	APELLIDO y NOMBRE	DIRECCION PARTICULAR	OBSERVACIONES
3HBR	ROTEA JULIO OSVALDO	PASAJE EL HUNGARO 72 - VILLA INDEPENDENCIA - CÓRDOBA	
3HFU	ZAMPIERI TERCIANO	GABRIELA MISTRAL 3166 CÓRDOBA	
1HAZ	BOTTIN. RAÚL MIGUEL	MALLIN 318 - COSQUIN CÓRDOBA	
1HGU	OLIVIÉR. JUAN LUIS	CASTELAR 323 CÓRDOBA	
1HGR	PARETS. ROBERTO O.	JOSÉ GARIBALDI 1442 CÓRDOBA	
1HLM	MONTI LUIS ALBERTO	PASO DE LOS ANDES 341 CÓRDOBA	
3HHH	DIAZ EKIO	M. MONTESORI Y SAN MARTIN. COSQUIN - CÓRDOBA	
7HJU	MANSILLA. RAMÓN E.	6 DE AGOSTO 411 - BARRIO PANAMERICANO - CÓRDOBA	
5DLE	POLETTI. NORBERTO	AZCUENAGA 666 RAMOS MEJIA Bs. As.	

NOMINA DE RADIO AFICIONADOS CONVOCADOS POR LA FUERZA Y QUE FORMARON PARTE DE LA ROA MLV.

ANEXO "ALFA" (2)

SEÑAL DISTINTIVA	APELLIDO y NOMBRE	DIRECCION PARTICULAR	OBSERVACIONES
5HGW 5HP	BIASOTTO. CARLOS	Av. SAN MARTIN 3692 UNQUILLO - CÓRDOBA	
5HJD	CONSIGLI RICARDO	25 DE JULIO 346 - UNQUILLO CÓRDOBA	
9HCT	ESCUTTI RAFAEL	Avda. FIGEROA ALCORTA 153 CÓRDOBA	
4HY	FONT. ENRIQUE	HILARION PLAZA 4132 CÓRDOBA	
5HLA	GUEVARA ENRIQUE	CALLE 2 Nº 1158 BAJADA SAN ROQUE - CÓRDOBA	
1HR	LO RE CARLOS	JOSÉ R. FUNES 2290 CÓRDOBA	
7HEO	MALEH. EDUARDO	CHACABUCO 35 - 1º C - CÓRDOBA	
8HYJ	NAGERA. JORGE	TOKIO 170 CARLOS PAZ - CÓRDOBA	

NOMINA DE RADIO AFICIONADOS CONVOCADOS POR LA FUERZA Y QUE FORMARON PARTE DE LA ROA MLV.

ANEXO "ALFA" (3)

SEÑAL DISTINTIVA	APELLIDO y NOMBRE	DIRECCION PARTICULAR	OBSERVACIONES
5HLJ	RIDELNIK SERGIO	MARCOS JUAREZ 84 CARLOS PAZ - CÓRDOBA	
9HDJ	RAMIREZ ABEL	AVDA. COLON 845 4º PISO DPTO B - CÓRDOBA	

INFORME FINAL del SECTOR de DEFENSA AEREA "COMODORO RIVADAVIA"

C6/3F

0661

DEL SEÑOR JEFE DE ESTADO MAYOR DEL COMANDO AEREO DE DEFENSA

Entró			Prioridad en la tramitación				Expediente N°
Día	Mes	Año	[ ] Urgente	[ ] Pref:D.	[ ] Normal	[ ] Rutina	5.027.006
19	07	82					

[X] Dpto. Operac.	[ ] Dpto. Pers.	[X] Dpto. Planes.	[ ] Dpto. Econ.	[ ] Fondo D.A.T
[X] Dpto. Adiest.	[X] Dpto. Mater.	[ ] Dpto. As.Jur.	[ ] Auxil. Proy.	[ ] J.I.M. N° 11.

[ ] Sucesivamente [X] En conjunto [ ] Para coordinar

X	Estudiar y Asesorar.		Preparar borrador respectivo.		Informar.
	Tramitar.		Confecc. Nota o Memorandum.		Reservar.
	Pedir directiva.		Contestar por Mensaje.		Archivar.
	Acusar recibo.		Contestar por Comesin.		Actualizar información o Gráficos.
	Pedir directivas con antecedentes.		Cumplimentar requerimiento.		Tomar conocimiento.

OBSERVACIONES: Efectuar una evaluación global con los otros informes para sacar nuestras propias conclusiones. [firma]

URGENTE: 24 Hs. - PREF.DESP.: 48 Hs. - NORMAL: 4 Días - RUTINA: 7 Días

USO EXCLUSIVO DEL COMANDO EN JEFE FUERZA AEREA – SE RUEGA NO DESTRUIR ESTA FICHA 5027006

EXPEDIENTE Nº ....

CARACTER Q .... OBJETO CODIFICADO ....

ORIGEN 201 ....

OBJETO Elevse Documentación Clasificados ....

EXP. AGREGADOS ....

RESERVADO PARA EL ARCHIVO

AÑO INC. .... FOJAS ....

FECHA DE ARCHIVO ....

ARCHIVO GENERAL ....

INCINERADO ....

AGREGADO AL ....

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

RESERVADO

FUERZA AEREA ARGENTINA

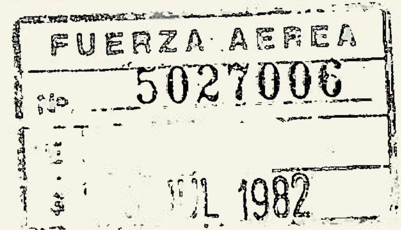
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

Departamento Adiestramiento

BUENOS AIRES, 15 de julio de 1982.-

OBJETO: Elevar Documentación de carácter "CLASIFICADA".

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA



1. Elevo al señor Comandante el presente expediente adjuntando UN (1) sobre cerrado conteniendo documentación de carácter "CLASIFICADA", de acuerdo con lo establecido en Resolución N° 2346 inserta en Boletín Aeronáutico Reservado N° 1978.

Mayor WALTER FELIX VIDELA
Jefe Departamento Adiestramiento "Acc."

C6.3.163

Cdo. Op. Ae. E S 16. 7 82.	D.I R.I		D.I R.I
Cdo. Aéreo de De. E 19 JUL 198 (2661) S	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I

S E C R E T O

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

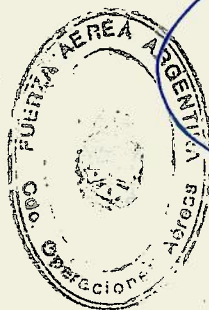
C.E.N°:

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA

3. Adjunto elevo al señor Comandante el Informe Final del Sector de Defensa Aérea "COMODORO RIVADAVIA", producido por el Comodoro D Clever A REFOSCO (E Air 1335), a requerimiento de ese Comando Superior (Txt OZD 1351 GHO 020846 JUL 82)

4. El presente trámite consta de DIEZ (10) folios, habiendo intervenido en su tramitación el Comodoro D Clever A REFOSCO (E Air 1335) y el Suboficial Ayudante Dionisio O GOMEZ (Ofc 11006).

BUENOS AIRES, 15 de julio de 1982.-



Brigadier HECTOR RENE ROY
Comandante de Operaciones Aéreas "Acc"

	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS

S E C R E T O

BUENOS AIRES, 15 de julio de 1982.-

OBJETO: Elevar Informe Final del Sector de Defensa Aérea "COMODORO RIVADAVIA"

AL COMANDANTE DE OPERACIONES AEREAS

1. Cumplimentando lo solicitado por el Comando Aéreo de Defensa por TXT Nro OZD 1351 GHO 020846 JUL 82, adjunto elevo al señor Comandante el informe final producido por el suscripto, correspondiente al sector de Defensa Aérea "COMODORO RIVADAVIA".

2. El presente trámite consta de NUEVE (9) folios y se ha confeccionado con UNA (1) copia destinada al suscripto, habiéndo intervenido en su redacción e impresión el Mayor D Eduardo COSTA (Air 1840), el Mayor D Mário CARLEN (Air 1888), el Mayor D José VANDEN PANHUYSEN (Air 2138) y el Suboficial Ayudante Dionisio O GOMEZ (Ofc 11006)

Comodoro CLEVER A. REFOSCO
Jefe Departamento Adiestramiento

	D. I R. I		D. I R. I
	D. I R. I		D. I R. I
	D. I R. I		D. I R. I
	D. I R. I		D. I R. I
	D. I R. I		D. I R. I
	D. I R. I		D. I R. I
	D. I R. I		D. I R. I
	D. I R. I		D. I R. I

INFORME FINAL DEL SECTOR DEFENSA AEREA "COMODORO RIVADAVIA"

I - INTRODUCCION

1. El sector de defensa CRV, se constituyó el día 5 de abril alcanzando su nivel operativo, a partir del día 9 de abril, siendo causa principal en la demora de su instalación, el atraso en el arribo del personal VYCA y del material necesario para montar el CIC, sumándose la implementación de las comunicaciones.

2. Estuvo organizado, de acuerdo a lo previsto doctrinariamente por FA, contando con los siguientes medios significativos.

- 4 aviones M-III
- 1 Radar Westinghouse.
- 6 Piezas de A.Aé. (RH).
- 1 Radar ELTA.
- 1 Lanzador Roland de Fuerza Ejército.

3. Durante el tiempo que se realizaron las operaciones en MLV, se mantuvo el grado de alistamiento ordenado por el CODASUR, no llegando a ejecutarse operaciones de defensa aérea, al no realizarse incursiones del enemigo sobre el sector.

4. El sector estuvo implementado hasta el día 02 julio, fecha en que se ordenó el repliegue de sus medios.

5. A continuación, se desarrolla por separado el informe, sobre los siguientes componentes.

1°) CIC

2°) MITA

3°) Radar

4°) Caza Interceptora

5°) ROA

6°) Defensa civil y transmisión de alarmas

7°) Artillería Antiaérea.

8°) Comunicaciones.

II - DESARROLLO

CIC

6. El CIC en CRV fue montado de acuerdo a la doctrina vigente, no presentando invonvenientes en su funcionamiento. Se pueden considerar algunos aspectos, que pueden quedar establecidos o fijados en futuros emplazamientos o unidades, donde se prevea de acuerdo a los planes MR, la instalación de un CIC, tales como:

1°) Infraestructura: prever el lugar adecuado y cierta seguridad ante ataques aéreos. Debe poseer el espacio necesario, para que allí se instalen los componentes que los integran y se coloquen los gráficos necesarios.

2°) Procedimientos: necesidad de contar con un manual de funcionamiento del CIC, con el rol de tareas de cada integrante, y en particular, las secuencias de tareas a desarrollar, ante un ataque aéreo.

3°) Normalizar la pequeña sala de situación, con un listado de gráficos y pizarrones, que deben ser confeccionados.

4°) Poseer un VHF multicanal, a los efectos de seguir el desarrollo de las interceptaciones.

7. El personal que contó, fue el necesario, para mantener el CIC funcionando por un período superior a SESENTA (60) días y durante las 24 hs. En casos similares cuya situación permita asumir que las operaciones aéreas de defensa no requerirán grandes esfuerzos, las necesidades mínimas de personal podrían cubrirse con:

1°) UN (1) Jefe de Sector (Comodoro o Vicecomodoro).

2°) TRES (3) Jefes de Turno de CIC (Mayor)

3°) SEIS/OCHO (6/8) Ploteadores (Suboficiales Superiores o Subalterno)

4°) SEIS (6) Operadores de Tránsito Aéreo. (MITA - Suboficial Sup. o Subal).

RADAR

8. La ubicación del radar respondió en este caso particular a obtener mejor alcance y menor interferencia en el sector Este, lo cual fue logrado siendo el cubrimiento hacia los otros sectores; más limitado.

9. El porcentaje de fuera de servicio fue bajo: 5% por técnicas y mantenimiento y 7% por viento fuera de norma.

10. Las comunicaciones con el CIC se establecieron por medio de microondas y como alternativa, TE punto a punto (línea que existía de instalaciones de YPF), no detectándose fallas.

11. En cuanto al personal de controladores, se apreció inicialmente falta de experiencia y adiestramiento, que con las prácticas efectuadas, fueron superadas.

12. En base a la experiencia recogida, se pueden establecer las siguientes sugerencias:

1°) Asumir que en CRV deberá funcionar un radar ya sea con fines de tránsito aéreo o bien por razones de defensa. En consecuencia se aprecia conveniente mantener el equipamiento en depósito a fin de evitar la servidumbre que implican sus desplazamiento y deterioros consecuentes del manipuleo.

2°) Prever instalaciones semifijas que permitan superar los rigores del clima y agilicen la instalación de los medios desplegados.

3°) Estudiar y relevar la zona a fin de localizar posiciones en las cuales YPF haya efectuado mejoras (plataformas, energía eléctrica etc) que permitan apoyar el funcionamiento operativo y logístico del radar.

13. También se contó con el apoyo complementario de dos radares más, uno de la Armada y otro de Ejército.

Radar Armada: ubicado en el buque San Antonio surto en Puerto Deseado; proporcionó información sobre ecos, la cual no fue de mucha utilidad debido a la fraseología diferente, a su demora en estar operativo, y fundamentalmente que el equipo no discriminaba altura.

Radar de Ejército: se le dió instrucción para notificar ecos al CIC; la información que proporcionó fue mejorando a medida que el personal iba adquiriendo experiencia. Estuvo varios días fuera de servicio por falta de repuestos. Ambos radares estuvieron ligados al CIC por una red punto a punto de ENTEL, pero su utilidad es pobre.

MITA (Mesa de Información de Tránsito Aéreo)

Personal

14. Un oficial a cargo de 6 suboficiales de Tránsito Aéreo, como operadores cubriendo turnos de OCHO (8) horas.

Equipamiento

15. Cartografía de la Zona de Operaciones (ámbito de CODASUR).

16. Comunicaciones punto a punto (red de ENTEL), con: Cdo. de Defensa, Cdo. Transporte; Zona de Defensa GRA, Zona de Defensa GAL, BAM SJU, BAM SCZ y BAM TRE.

17. Comunicaciones vía teléfono de campaña y vía conmutador de la IX Br. Aé. con el ACC CRV.

18. Red punto a punto (ENTEL) con radar Ejército en Bahía Camarones.

19. Red punto a punto (ENTEL) con radar de Armada, ubicado en ARA San Antonio surto en Puerto Deseado.

Novedades

20. Dificultades en algunos casos, por parte de la MITA, de proporcionar información exacta y en tiempo, sobre el tránsito en la zona de defensa propia a la mesa de ploteo del CIC y a las otras zonas de defensa, debiéndose a:

1°) Mal empleo o desconocimiento, en la aplicación del PLN de vuelo "CIRRUS" tanto por parte de las tripulaciones, como por los operadores de tránsito aéreo, a causa de:

a) Errores en el llenado del PLN (tripulación).

b) Errores en la codificación o descodificación (operador de Tránsito Aéreo)

c) Falta de celeridad en la transferencia de un control, a otro del PLN (operador de Tránsito Aéreo), lo que motivó que a veces llegara el avión antes que el PLN de vuelo, con el riesgo de colisión entre aeronaves y más operando nocturno, o en condiciones IMC.

d) Despegues sin recibir el permiso de tránsito correspondiente al PLN CIRRUS, creándose la situación de una aeronave en vuelo sin control con el riesgo de ser declarada enemiga.

NOTA: Referente a lo expresado en el apartado d) se llegó a la situación de hacer despegar la caza interceptora, comprobándose luego, que se trataba de un avión propio.

Esta situación se torna grave durante el nocturno, ya que la caza está imposibilitada de efectuar reconocimiento del blanco, y solo actua para efectuar el derribo.

2°) En una oportunidad faltó la coordinación previa necesaria, entre el Comando FAS y las Zonas de Defensa, cuando se quiso velar una operación nocturna de combate, lo que ocasionó que aviones propios ingresaran al sector CRV sin conocimiento previo de éste, suscitándose una situación potencial de elevado riesgo.

NOTA: Hay que tener presente que las elevadas gamas de velocidades, de los actuales aviones de combate, no permiten mucho margen de tiempo, para ponerse en la tarea de consultar con las diferentes BBAAMM, si un eco de radar es amigo o enemigo.

21. Cabe destacar como significativa la deficiencia en algunas redes del Cdo. de Regiones Aéreas, que cuentan como únicas las HF/AM, lo que a veces ocasionó:

1°) Transferencias de PLN de vuelos incompletos.

2°) Retrazos en estas transferencias, lo que provocó como se expresó anteriormente, que en oportunidades llegará el avión antes que el PLN de vuelo.

NOTA: Esta última deficiencia señalada, se produjo tanto por lo precario del enlace HF/AM, como a veces, por la falta de dominio del sistema CIRRUS, por parte de los operadores de T.Aé, lo que ocasionó la demora.

22. Asimismo es de hacer notar, que no obstante lo señalado, el sistema funcionó con un alto porcentaje de eficiencia. No obstante se aprecia la red punto a punto de ENTEL - (columna vertebral de las comunicaciones), sería significativamente vulnerable a la acción del enemigo.

NOTA: Esta red punto a punto de ENTEL, compuesta por mástiles y antenas circulares de micro-ondas, es muy vulnerable ya sea a la acción aérea, o a la de sabotaje del enemigo.

23. En base a lo expresado se hace necesario:

1°) Al sistema de comunicaciones que se empleo (red micro-ondas ENTEL), preveerle un duplicado en HF/BLU con distorsionador de voz, de dotación actualmente en la Fuerza.

2°) Insistir en la instrucción de las tripulaciones de los operadores de Tránsito Aéreo, sobre el plan de vuelo CIRRUS.

3°) Mejorar el sistema de comunicaciones del CRA, tendiendo a que el mismo posea básicamente, enlaces HF/BLU y en lo deseable, micro-ondas punto a punto.

CAZA INTERCEPTORA

24. En términos generales, se mantuvo a la caza interceptora con un grado de alistamiento adecuado, a la situación particular de CRV y la disponibilidad de los medios, manteniéndose casi en forma permanente dos aviones a 5' y dos aviones a 15', con excepción de aquellos picos de mayor índice de peligrosidad en los que se mantuvo un mayor grado de alistamiento 3', situación que no hubiera podido ser mantenida, por no contarse con la cantidad de pilotos suficientes.

25. Con respecto a esto último, se disponía de seis pilotos para cuatro aviones, situación esta poco conveniente. De haberse realizado operaciones constantes de defensa aérea este efectivo no hubiera sido suficiente.

26. En todas las prácticas realizadas se comprobó un grado de eficiencia muy buena, realizándose los despegues en menor tiempo de lo previsto y las interpretaciones en forma adecuada, a pesar que se detectaron fallas en el radar de a bordo, las que fueron luego solucionadas; debiéndose destacar que el mantenimiento era limitado, por hallarse el sistema, desplegado en tres lugares diferentes.

27. Se detectó inicialmente, la falta de trajes antiexposición para los pilotos, novedad que fue solucionada con posterioridad.

28. Debido a la falta de locales adecuádos en los refugios, para el resguardo del personal, se debió adecuar casillas para mecánicos y pilotos de alerta, las que resultaron precarias en su generalidad.

R.O.A.

29. La Red de Observadores del Aire se constituyó, estando basada en la IX Brigada Aérea.

30. Debido a lo significativo de las inclemencias del tiempo, sólo se la desplegó sobre el terreno en aquellas oportunidades en que la apreciación de inteligencia indicó la posibilidad de acciones aéreas enemigas sobre el sector de defensa CRV; apreciándose que en las circunstancias climáticas señaladas si no hay inminencias de operaciones del adversario, no es justificable su despliegue debido al elevado desgaste que sufre el personal y el material.

31. Cuando se la implementó, fue sobre la zona costera, en el golfo de San Jorge, constituyéndose CATORCE (14) puestos.

32. El desempeño del personal y el rendimiento del material, fueron muy eficientes.

DEFENSA CIVIL Y TRANSMISION DE ALARMAS

33. Se realizó las coordinaciones necesarias con la defensa civil, a los efectos de la implementación de las redes de comunicaciones al Centro de Emergencia de la ciudad de CRV, como así también la transmisión de las alarmas.

34. En este último aspecto, cabe destacar que se implementaron tres redes, para la difusión de las alarmas locales:

1°) Red en BLU con el centro de emergencia civil.

2°) Red en BLU acoplado a la de Policía de la Provincia.

3°) Teléfono punto a punto con Radio Nacional de CRV, red ésta utilizada por Fuerza Ejército, para la difusión de la alarma a todas sus unidades desplegadas en el terreno, en la zona de CRV.

35. Estas redes se mantuvieron las 24 hs. durante todo el tiempo que duraron las operaciones, siendo cubiertas por el personal correspondiente a cada Organismo.

36. Por otra parte se establecieron los enlaces mediante TE punto a punto, para la difusión de las alarmas a los otros sectores de defensa, a la FAS y al COC de la Fuerza Ejército.

37. Previo al inicio de las operaciones, se efectuó prácticas de oscurecimiento, con muy buen resultado.

38. Durante 2 oportunidades se estableció la alarma roja, comprobándose el buen funcionamiento del sistema, debiéndose ajustar con posterioridad a algunas coordinaciones y detalles a tener en cuenta.

ARTILLERIA ANTIAEREA

39. Su implementación fue de responsabilidad de la IX Brigada Aérea, estando bajo control operacional del CIC.

40. Si bien en ningún momento entró en combate, se puedieron apreciar las siguientes deficiencias:

1°) Originalmente no existía personal entrenado para su operación, tanto de piezas (6 RH de 20 mm y un radar ELTA),como del radar.

2°) La cantidad de piezas que se contó, se considera insuficiente para la defensa de la unidad.

3°) No existían comunicaciones, para integrar el sistema entre sí y con el CIC.

4°) No estaban presitas las protecciones para la implementación al sistema en el terreno, como tampoco para el personal, lo que se apreció, produce un significativo desgaste de los medios (personal y material), más si se tiene en cuenta lo agresivo del clima y el terreno.

5°) Dotación de personal insuficiente, lo que probó que éste debiera permanecer períodos prolongados de tiempo en el terreno, sin relevo para una higiene y esparcimiento adecuados, y por ende, no existió posibilidad tampoco de poderse otorgar licencias, provocándose en consecuencia, el consiguiente deterioro anímico del personal.

6°) Los refugios para el personal de dudosa eficacia, agravada por falta de un rol para saber como proceder ante ataque aéreo y falta de práctica de su aplicación en conjunto. No había señalización adecuada.

41. Cabe mencionar que se contó por pocos días de un lanzador Roland de Fuerza Ejército, el que estuvo operativo por una semana aproximadamente; luego quedó fuera de servicio, detectándose que el mantenimiento como el abastecimiento y personal técnico eran deficientes. Una batería para defensa de un aerodromo es muy pobre.

Comunicaciones

42. El sistema de comunicaciones del CIC fue variando y evolucionando a medida que transcurría el tiempo.

43. En un principio por la proximidad de los medios de la FAS, se utilizaban éstos para las comunicaciones operativas con las BBAAMM y CIC, instaladas en el Continente. Además se contaba con medios duplicados, para las comunicaciones de Tránsito Aéreo.

44. Durante este período fueron eficientes las comunicaciones externas (BBAAMM y CIC), no así internas (con caza interceptora, Artillería Antiaérea, ROA, etc.), que presentaban dificultades de equipamiento y organización, que se fueron superando con la experiencia que se extraía, a medida que se presentaban diferentes situaciones.

45. Luego al trasladarse la FAS, los equipos (todos teléfonos P a P instalados por ENTEL) no se duplicaron debiéndose canalizar las comunicaciones operativas y de Tránsito Aéreo por los mismos medios, lo que ocasionaba por momento la saturación de los mismos.

46. Si bien el CIC no contó con un oficial de comunicaciones, éstas fueron atendidas permanentemente por un oficial de la especialidad destinado en la FAS. De no existir esta proximidad todo el CIC debe contar con un oficial especialista que atienda la instalación y mantenimiento del sistema de comunicaciones. Los medios con que se contó fueron:

1°) Teléfono punto a punto (ENTEL).

2°) Equipo de microondas del radar.

3°) Equipo de HT (con ROA y A.Aa.).

4°) Red alámbrica de campaña de FA.

47. Estos equipos fueron distribuidos de acuerdo al Anexo "ALFA" (cuadro de enlace).

48. Los teléfonos punto a punto instalados y mantenidos por ENTEL, (columna vertebral del sistema de comunicaciones), permitieron un enlace confiable, pero no ofrecen la seguridad necesaria sobre todo para comunicaciones reservadas por cuanto se operaba en texto claro.

49. De preverse el empleo de estos medios, esta debilidad se puede subsanar mediante la utilización de inversores de voz, codificadores, etc.

50. El equipo de microondas aseguró el enlace del CIC con el radar demostrando una eficacia en corta distancia y mientras no exista excesivo peligro de sabotaje a las torres. Esta comunicación fué la única que contó con sistema duplicado (punto a punto y microondas).

51. En un principio fue deficiente la comunicación del CIC con la Artillería Antiaérea, hasta que se consiguió dotar a ésta de equipos de HT. Estos equipos centralizaban las comunicaciones con el oficial a cargo de la A.Aé. instalado en la torre de vuelo y éste a su vez se encontraba comunicado por un interfon CIC.

52. Los equipos utilizados por la ROA, de las mismas características de los mencionados en el párrafo anterior, no ofrecen ningún tipo de problemas dadas sus cualidades técnicas lo que aseguraba las comunicaciones de estos con el centro de filtraje instalado en proximidades del CIC.

53. Se realizan las siguientes sugerencias:

1°) Contar con duplicados en todas las redes de comunicaciones (además del telefono punto a punto, un sistema en BLU codificado o similar)

2°) Contar en el CIC con un equipo de VHF multicanal para poder seguir el desarrollo de las interceptaciónes que se estan efectuando.

3°) Estandarizar los procedimientos de la comunicaciones en general.

4°) Prever un sistema autónomo de radioayudas (VOR-ADF etc) portátiles para ser utilizados ante fallas de energía o corte de esta por necesidades de las operaciones.

5°) Separar durante el desarrollo de las acciones, en lo posible, las comunicaciones de tránsito aéreo con las operativas mediante el empleo de distintos medios.

III - CONCLUSIONES

54. Cuando un CIC se instale en una unidad de Fuerza Aérea es conveniente que los medios operativos que hacen a la función de defensa dependan directamente del Jefe de Sector.

55. Prever e instruir la cantidad de personal necesario para cubrir todos los cargos necesarios a fin de constituir los diferentes sectores de Defensa Aérea.

56. Coordinar en cada unidad, a defender de acuerdo al tipo de A Aé, el límite en que las interceptaciones deben finalizar y los aviones orbitar para efectuar el ataque posterior a la salida de los aviones incursores.

57. En la actualidad la FA no cuenta con medios adecuados para intercepción nocturna contra helicópteros.

58. En el sector CRV se pudo computar que la mayoría de las veces en que el radar estuvo fuera de servicio era por viento fuera de norma y no por mantenimiento.

59. A los fines de facilitar la identificación de los aviones propios es necesario que todos posean equipos de IFF.

60. Adaptar una edificación para la instalación del CIC con la necesaria seguridad ante ataques aéreos y espacios suficientes para todos sus componentes, que esté alejado de los blancos más destacados de la unidad.

61. Realizar un estudio detallado para la adquisición de los medios más adecuados de comunicaciones para un sistema de defensa.

62. Prever las construcciones necesarias para la instalación del radar y de la A Aé.

63. Continuar con el estudio de instalación de globos cautivos en los AD para dificultar los ataques aéreos.

64. Continuar con la instrucción y difusión de la directiva CIRRUS con el personal de la Fuerza Aérea y de las otras Fuerzas.

Comodoro CLEVER A REFOSCO
Jefe Sector Defensa Aérea "CRV"

ANEXO "ALFA"

CUADRO DE ENLACES

DEL CIC

	TEL P/P	MW	TELEFONO CAMPAÑA	HT	COM. DE LA UNIDAD
CAZA INTERCEPTORA			X		X
A Aé				X	
Radar	X	X			
R.O.A.				X	X
F.A.S.	X				X
Cdo. Def.	X				
T.W.R.					X
BBAAMM					
Otros Sectores Def.	X				
Cdo Transporte	X				
Radar Ejército	X				
Radar Armada (ARA SAN ANTONIO)	X				
Def. Civil	X				
V Cpo. de Ejército.	X				

Comodoro CLEVER A REFOSCO
Jefe Sector Defensa Aérea "CRV"

INFORME FINAL BAM "Rio Gallegos"



26.3.145

C6/36

0653

DEL SEÑOR JEFE DE ESTADO MAYOR DEL COMANDO AEREO DE DEFENSA

Entró			Prioridad en la tramitación				Expediente N°
Día	Mes	Año	Urgente	Pref:D.	Normal	Rutina	Expte 1.217.494
19	07	82.	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	

[X] Dpto. Operac.	[ ] Dpto. Pers.	[X] Dpto. Planes.	[ ] Dpto. Econ.	[ ] Fondo D.A.T
[X] Dpto. Adiest.	[X] Dpto. Mater.	[ ] Dpto. As.Jur.	[ ] Auxil. Proy.	[ ] J.I.M. N° 11.

[ ] Sucesivamente [X] En conjunto [ ] Para coordinar

X	Estudiar y Asesorar.		Preparar borrador respectivo.		Informar.
	Tramitar.		Confecc. Nota o Memorandum.		Reservar.
	Pedir directiva.		Contestar por Mensaje.		Archivar.
	Acusar recibo.		Contestar por Comesin.		Actualizar información o Gráficos.
	Pedir directivas con antecedentes.		Cumplimentar requerimiento.		Tomar conocimiento.

OBSERVACIONES: al regreso del Sr. Cte Enalumas

[firma]

URGENTE: 24 Hs. - PREF.DESP.: 48 Hs. - NORMAL: 4 Días - RUTINA: 7 Días

[illegible] DEL COMANDO EN JEFE DE FUERZA AEREA SE RUEGA NO DESTRUIR [illegible]

EXPEDIENTE 1217494

R 245

CARACTER [illegible] .... OBJETO CODIFICADO ....

[illegible] ....

[illegible] Pleno documentación Secreta.

....

[illegible] ....

AGREGADO A

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO	Nº DE EXPEDIENTE	Fs.	REMITENTE	DESTINATARIO

FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.	FECHA	RESERVA	AGREG. AL o CAMBIO CARACT.

ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)	ELEMENTOS ADJUNTOS	RECIBI CONFORME (Firma y aclaración)

RESERVADO

FUERZA AEREA ARGENTINA
Comando de Operaciones Aéreas
BASE AEREA MILITAR "RIO GALLEGOS"

RIO GALLEGOS, 15 de julio de 1982.

OBJETO: Elevar documentación SECRETA.

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA.

FUERZA AEREA
Nº 1217494
ENTRÓ
SALIÓ 15-07-82

1. De acuerdo a lo ordenado en OPR-75-4E (CJFA) del 02-Dic-75 y ampliada por OPR-76-1E de fecha 12-Ene-76, adjunto elevo al señor Comandante un sobre cerrado conteniendo documentación de carácter SECRETO.



COMODORO NELSIS NATALIO JUAN RODONI
JEFE BASE AEREA MILITAR "RIO GALLEGOS"

C6.3.178

15-07-82	D.I R.I		D.I R.I
19 JUL 198[illegible] 0653	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I

SECRETO

FUERZA AEREA ARGENTINA
Comando de Operaciones Aéreas
BASE AEREA MILITAR "RIO GALLEGOS"

RIO GALLEGOS, de julio de 1982.

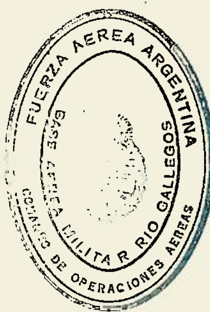
OBJETO: Elevar Informe.

AL COMANDANTE AEREO DE DEFENSA.

1. Adjunto elevo al señor Comandante copia del informe ordenado por la CFAS a la Base Aérea Militar "Río Gallegos" sobre su participación y la de los medios puesto bajo su control operacional durante el conflicto de - Malvinas.

2. En el mismo se vierten sugerencias respecto al futuro enfoque de problemas operativos y logísticos de las Unidades de la Fuerza que opera-/ ron bajo control operacional de esta Base Aérea.

3. El presente trámite consta de UNA (1) foja, habiéndose confeccio nado DOS (2) ejemplares, destinándose el original al Comando Aérea de De-/ fensa y el duplicado al archivo de la Unidad, Sección Ayudantía, habiendo intervenido en su redacción e impresión además del suscripto, el Vicecomodoro D. Carlos Guillermo VELASCO (Air 1477) y el Personal de Supervisión Clase III - Irma Luisa BESSONE (54916).



COMODORO NELSIS NATALIO JUAN RODONI
JEFE BASE AEREA MILITAR "RIO GALLEGOS"

	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I
	D.I R.I		D.I R.I

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR
"BAM RIO GALLEGOS"

1

INFORME CONFLICTO MALVINAS

I - ORGANIZACION APLICADA. DEFICIENCIAS Y PROPUESTAS PARA DEFINIR UNA BAM EN OPERACIONES.

La BAM GAL, de acuerdo con los medios asignados adoptó para el cumplimiento de las tareas ordenadas durante el conflicto MLV, el organigrama que se adjunta como ANEXO 1.

Dicho esquema se implementó tomando como base la organización vigente en épocas normales para una Base Aérea tipo con el agregado de un CIC y los Escuadrones Aéreos Móviles.

El redimensionamiento de las actividades y la estructura de la Base Aérea GAL con la creación de un sector de Defensa (dependiente del JOC) y operaciones de diferentes sistemas de armas de carácter ofensivo (A-4-... MK-62), como así también otras de apoyo (Transporte, Exploración y Reconocimiento y Búsqueda y Salvamento) obligó la unificación del control de todas estas operaciones aéreas en un solo nivel orgánico, en este caso el Jefe de ... Defensa con dependencia del Jefe de la BAM, quién trabajó como ... (Control Aerotático), con sus funciones fundamentales de carácter ... carácter defensivo.

Al control de todas estas operaciones aéreas ... propias FAA, como así también el control de la FAA de ... FAA y organismos de la Defensa Civil. Dicho control se efectuó a traves del Centro de Información y Control (CIC).

Dado el marco en que se desarrollaron las operaciones se agregó al CIC un Oficial de Enlace Naval (OEN) Oficial Jefe, en este caso de Jerarquía Cap de Fragata, quién efectuó las coordinaciones con los medios y unidades de la Armada destacados en la zona.

El control de todas las tareas logísticas quedó bajo responsabilidad del organo Operaciones de esta Base, las que se informan en ...

La implementación de la Plana Mayor que se indica en ... como ANEXO 1, fué cubierta con Oficiales Jefes y Subalternos de la Unidad y Fuerzas agregadas en las especialidades de PERSONAL, INTELIGENCIA, ... MATERIAL, COMUNICACIONES, quienes aparte del asesoramiento en ... responsabilidad cumplimentaron los requerimientos e informes solicitados por la FAS.

La realidad del conflicto MLV ha demostrado que el CIC dependiendo orgánica y funcionalmente de la Base Aérea se encontró en aptitud de ejecutar primordialmente hasta el día D, las tareas de defensa aérea constituido como ... a partir del día D, controló con eficiencia las operaciones ... de superficie, interdicción y apoyo directo funcionando como un SCAT

Por todo lo expuesto resulta necesario que el CIC y el sector ... dependan orgánicamente del Jefe de Base a efectos de asegurar la ... en las operaciones, tal como fué realizado en la práctica durante ... continuar manteniendo la Base su dependencia ... durante las operaciones y durante períodos normal ... de la FAS (o CATOS) y del Comando de Defensa ... administrativa del COA.

De acuerdo con lo establecido para épocas normales antes del conflicto MLV el CIC mantiene un horario de actividad de 08:00 a 20:00 (excepto vuelo nocturno) con períodos de alerta cuya duración varía diariamente y es fijada por la FAS (CRV) a propuesta del CIC-GAL de acuerdo a los requerimientos de adiestramiento del Escuadrón Aéreo Móvil.

11. El personal afectado al CIC es: un Oficial Jefe del Cdo. de Defensa que se desempeña como Jefe, dos Oficiales a cargo del sistema VYCA y [illegible] Oficial de la Artillería Antiaérea RH 20 mm (C.O.AAa).
El sistema funciona totalmente integrado durante los turnos de alerta fijados // por la FAS, a fin de apoyar la tarea que por Orden Fragmentaria se le fija a la Unidad Aérea alojada.

12 DEFICIENCIAS:

a) MIG: Se presentaron situaciones en las que se registraron ecos en la pantalla de radar originados por buques navegando dentro de las 20/90 MN de la costa frente a la ría, cuya velocidad y altura hacía presumir que podría tratarse de helicópteros (60/80 nudos y nivel de vuelo 100. Este tipo de ecos se producen en determinadas condiciones meteorológicas).
Esta circunstancia y el hecho de que efectuadas las consultas del caso con Prefectura Marítima y la Armada (responsables del control del tráfico marítimo) se negó al principio la información correspondiente, lo que obligó al Jefe de Turno del CIC a ordenar el despe-/gue de la Secc. de M-III en alerta.

b) MITA: En algunas oportunidades por omisión del Centro Control de Area de CRV, no se recibió información del tránsito ocasionando inconvenientes para la identificación del mismo, como así tam-// bién la falta de IFF motivó realizar la identificación basándose en la navegación hecha por la MITA
Referente a los Planes de Vuelo CIRRUS, en el personal ajeno a la Fuerza, se produjeron fallas en cuanto a su confección, ocasionando demoras en su aceptación y solicitud de permiso de tránsito empresas comerciales, aviones -helicópteros de Gendarmería, Armada y Ejército-); es de hacer notar la falta de recepción [illegible] de los sectores adyacentes, imposibilitando realizar [illegible] con base a los datos presentados en el Plan de Vuelo para [illegible] identificación en los casos de falta de tránsito [illegible]

13 PROPUESTAS:

A fin de complementar convenientemente la tarea de la Mesa de Información General del CIC, se debería constituir una pequeña mesa de información na-/ val que sería llevada por el Oficial de Enlace Naval del CIC
Dicha mesa de Información Naval permitirá cubrir el movimiento de buques del sector marítimo correspondiente al sector de Defensa GAL, llevando actualizado el movimiento naval propio para evitar que este pueda ser confundido con "ecos" de posibles helicópteros como se señala en el párrafo de deficiencias correspondientes a la MIG.
Asimismo resulta conveniente mantener vigente la disposición adoptada e [illegible] por Mensaje N° EUR 2197 GHO 261340-MAY-82 a la FAS, por la cual "SE [illegible] ATACADO SIN PREVIO AVISO TODO MOVIL AEREO O NAVAL NO IDENTIFICADO" [illegible] se adjunta como ANEXO 2).

14 Habiéndose ido adaptando la Organización durante el conflicto [illegible] a lo largo del mismo las deficiencias que surgían como [illegible] actividades imprevisibles de la guerra, queda como propuesta para [illegible] operaciones, la organización implementada y llevada a la práctica [illegible] susceptible a mejoras que puedan proponer el Comando de [illegible] Comando de Defensa

[illegible] INFRAESTRUCTURA: PROBLEMAS Y SUGERENCIAS

15. PISTA:

La pista del Aeropuerto Río Gallegos no presentó impedimento alguno en cuanto a extensión y soporte durante las operaciones, pero se hace sumamente necesario construir una calle de rodaje que, además de cumplir las funciones de pista auxiliar, permitiría ordenar el rodaje de acceso a ambas cabeceras, superando así el inconveniente actual de esperas a 90°en el único acceso de mitad de pista que provoca demoras de 5 y 10 minutos por aterrizaje y despegue de otras aeronaves.

16. DISPERSION DE AVIONES DENTRO Y FUERA DE LA UNIDAD:

Se pudo realizar con mediana eficiencia merced a la existencia de refugios cubiertos, refugios abiertos en cabecera 25 y el aprovechamiento de la plataforma militar, plataforma civil y playa de estacionamiento de vehículos particulares contigua al Aeropuerto. Pese a todo, la dispersión acepta un número limitado de aviones, el cuál fué excedido por el número de aviones asignados.

17. Durante el transcurso de las operaciones se sugirió considerar GRE, como posible Aeródromo de dispersión de aviones de transporte, ya que cuenta con una Infraestructura adecuada, buen alojamiento y posibilidades de comunicación, // también se lo debe considerar desde el punto de vista Meteorológico ya que, es necesario recordar que la semana del 15 al 22 de Mayo, las condiciones meteorológicas se mantuvieron marginales en toda la costa, mientras que en la zona precordillerana fueron normales.
De aprobarse esta sugerencia habrá que refaccionar la pista de GRE que no se en-/ cuentra en óptimas condiciones.

18. REFUGIOS:

Considerados insuficientes con ciertas deficiencias de construcción: no tienen instalado calefacción; un impacto directo de bombas o proyectil de morte-/ ros en el centro de la plataforma de los mismos afectaría a todas las aeronaves - estacionadas allí, el grupo de refugios cuenta con un solo acceso a pista que en caso de ser destruído imposibilitaría la operación en invierno, sin tiempo probable de reparación dada las bajas temperaturas que impiden los fraguados del hormigón o colocación de asfalto, como también las continuas nevadas.

19. Toda aeronave operativa basada en GAL debe contar con refugios adecua-/ dos con más de un acceso.

20. Referente a DISPERSION y REFUGIOS, el Escuadrón M-V efectuó las siguientes observaciones y sugerencias:
La experiencia obtenida de la operación desde cabecera 25, nos permite dar las siguientes:

a) VENTAJAS:

- Permite despegue de varias Escuadrillas y/o Secciones en breve espacio de tiempo.
- Ante falla o daño de un avión, el resto puede seguir su misión, pués cada avión tiene asegurado el ingreso a la pista.
- Ahorro de combustible en 200/300 litros (permite explotación máxima real de la autonomía).
- Evita recalentar frenos al reducir el rodaje con los aviones muy pesados.
- Ofrece dispersión natural.
- Evita rodar con calles congeladas y sus consecuentes riesgos.

b) DESVENTAJAS:

- Duplicidad en general, de equipos de apoyo terrestre
- Aviones a la intemperie, lo que obliga a mover el avión en la noche para - resguardarlos.
- Falta iluminación nocturna para tareas de alistamiento de material

Siempre operación "Solo diurna"

21. De lo anterior, se sugiere que si se piensa optar esta forma de ... ción sería conveniente:

a) Cerrar los refugios abiertos para guardar el avión de noche ... ante fallas menores.

b) Proveer 28 Volts y 115 volts a todos los refugios: en lo posible por medio de "instalaciones fijas" y fuentes de poder "estáticas

c) Proveer CALEFACCION, sin ella es "imposible" la operación en e... Lo mismo que LUZ, dada la gran cantidad de horas nocturnas.

d) Un trailer para tripulaciones en alerta (TE y CALEFACCION)

e) Tratar que cada refugio pueda alojar DOS aviones para un mayor ... de los elementos de apoyo (dada la separación actual entre ... más aprovechable si cada uno fuera para 2 aviones con una ... o algo similar.

f) Construír calle consolidada por detrás de los refugios para ... ra de combustible; a fin de realizar la carga del avión ... del mismo.

g) Consolidar y proteger sectores próximos a los refugios para ... mo polvorines de primera línea (máxima capacidad de ...

h) Estudiar y realizar protecciones y desagues para ... ve o se produzcan precipitaciones.

22. CONEXION CON RUTAS:

La posibilidad de establecer una conexión en cabecera ... ra el uso de la Ruta Nacional N° 3 como pista de alternativa y ... nuevas áreas de dispersión dentro y fuera de la Unidad

23. PLATAFORMAS:

Ampliación de las existentes (Militar y ... dado en mes de Abril entre GAL y MLV, no pudo absorber ... afectadas al mismo. Es necesario la construcción de plataformas ... gios de aviones que permita incrementar áreas de dispersión ... protecciones existentes a efectos de facilitar el mantenimiento ... res, carga y descarga de material, etc.
La construcción de calles de rodajes mencionadas en el ... la falta de plataforma adecuada.

24. ZONA DE ARMADO Y DESARMADO:

Inadecuadas e insuficientes, se requiere ampliación de las mismas ... mismo sería necesario la construcción de refugios ... Técnico

25. POLVORINES DE CAMPAÑA:

De cumplimentarse el plan de obras previstas ... dades de almacenamiento. Deficiencia suplida con los ... nes requisados o facilitados por Instituciones públicas ... mascaramiento y/o refugios para estos camiones mediante ... lones adaptados a tal fin.

26. PISTAS DE EMERGENCIA EN CAMINOS DEL AREA

Se cuenta con una pista de emergencia ... de estacionamiento a 100 Km de distancia sobre ...
... contar para implementar la misma, ...

refugio rodante para personal técnico y tripulaciones de EGA.

27. HANGAR:

Si bien la Unidad no cuenta con un hangar adecuado, la existencia de un antiguo obrador cuyos orígenes se remontan a la construcción de la actual pista, permitiría previos trabajos de refacción (Pintura, electricidad, pañoles, sanitarios), utilizar el mismo como hangar para aeronaves y/o futuro Grupo Técnico. El mismo necesita una plataforma anexa con todos sus complementos

28. HANGARES SUBTERRANEOS:

Se aprecia la conveniencia de contar en las Bases Operativas del Area Patagónico (CRV-GAL-SJU-SCZ) con refugios subterráneos para un número significativo de aviones (1 Escuadrón Aéreo + 1 Grupo Téc), teniendo en cuenta las posibilidades de un conflicto en el Marco Regional.

29. Tales refugios subterráneos disminuirían considerablemente el problema que presenta la DISPERSION del material aéreo que no puede ubicarse en los refugios de superficie existentes. Asimismo permitiría, además de las tareas de mantenimiento, los cambios de Versión y/o configuración de nuestros aviones aún bajo ataque aéreo del enemigo, permitiendo asimismo una mayor protección contra la acción de golpes de mano de Tropas Comando enemigas, protección contra inclemencia meteorológica, etc.

No corresponde X

30. Los fondos para tal fin, dado su incidencia para la defensa Nacional, podrían tratar de obtenerse del Ministerio de Defensa u otro organismo a nivel Nacional, a efectos de que no incida en el presupuesto de la Fuerza Aérea.

III - SERVICIOS.

31. ALOJAMIENTO:

El alojamiento no cubrió las necesidades requeridas, dado la cantidad de personal que desplegó, por lo que hubo necesidad de alojar parte de las tripulaciones en hoteles locales.

32. Referente Personal Militar Superior: la capacidad de alojamiento no cubrió las necesidades requeridas, dada la cantidad de personal desplegado, complementando el exceso de requerimiento con los contratos de los hoteles de la localidad de Río Gallegos.

33. Referente Personal Militar Subalterno: la cantidad de personal desplegado en ésta, superó la capacidad del Casino de Suboficiales de la Unidad, siendo insuficiente, aún habiendo habilitado una Compañía de Soldados (200 hombres), la Escuela Primaria Anexa (40 hombres) y Sala de mecánicos (refugios de aviones) con capacidad para 10 personas c/u.

34 Se estima que con la construcción de locales anexos, habilitación de dos alojamientos pre-fabricados y la recuperación de la vieja gamela de Suboficiales, se solucionaría parte del problema mencionado anteriormente, siendo aún así insuficiente para cubrir las necesidades, en el caso de producirse otro operativo de igual magnitud.

35. RACIONAMIENTO:

Sin novedad. Se brindó en los Casinos respectivos y además para Suboficiales, en la confitería del Aeropuerto.

36. TRANSPORTE:

Insuficiente, los sistemas de armas desplegados no trajeron movilidad y la dotación de la Unidad no pudo absorver todas las necesidades. Se utilizaron vehículos de Instituciones públicas. Mismo temperamento se adoptó con tractores para remolque de aviones.

37. CONTRA INCENDIO Y SANIDAD:

Servicios insuficientes - equipos viejos, falta de personal idóneo para cubrir turno H-24. Pese a haberse pedido en formas reiteradas un local para instalación del servicio en adyacencias del Aeropuerto, no se concretó aún, con las consecuencias normales de congelamiento del agua en los sistemas o la alternativa de mantener los vehículos en sus garages habituales llevando el recorrido de los mismos a 2 y 3 Km. de distancia, lo que en caso de accidente retarda el auxilio a aeronaves accidentadas en 5 o más minutos con las consecuencias -/ previsibles.

38. ABASTECIMIENTO:

a) OXIGENO-NITROGENO-COMBUSTIBLES:

La provisión de oxígeno, nitrógeno, etc, se realizó en forma efi-/ ciente.

La provisión de aerocombustible fué normal y cubrió todas las necesidades de acuerdo a la siguiente capacidad:

Aeroplanta		....	1.040.000 lts.
2	Abastecedoras	30.000 lts........	60.000 lts.
1	"	22.000 lts........	22.000 lts.
1	"	15.000 lts........	15.000 lts.
2	"	8.000 lts........	16.000 lts.
1	"	15.000 lts........	15.000 lts.
1	"	3.500 lts........	3.500 lts.
		TOTAL:...........	1.171.500 lts.

39. Respecto al control de calidad de combustible, se operó con el equipamiento conmumente utilizado en los laboratorios zonales. Este comprendía realizar solamente análisis cualitativo de agua, partículas y la prueba de destila-/ ción fraccionada.
Como complemento del Laboratorio se requiere una balanza analítica, a fin de utilizar el equipo de MILLIPORE que dispone esta Unidad.

40. El adiestramiento del personal de L.E.M. probó ser positivo, aunque - se sugiere actualizar lo impartido através del L.E.M. de Buenos Aires, a fin de lograr mejor efectividad.
Se sugiere montar un Laboratorio más completo que evite el envío de muestras a CRV y BUE debidamente fundamentado en la cantidad de combustible anteriormente citado.

IV - SEGURIDAD Y DEFENSA.

41. La seguridad y defensa terrestre de la BAM GAL estuvo destinada a cubrir los siguientes objetivos con sus correspondientes refuerzos:

1°) SEGURIDAD DE INSTALACIONES:

a) Instalaciones propias de la Unidad: Edificio Central, Casinos. Comunicaciones.

b) Puesto de Guardia:

-Polvorines

-Refugio de aviones: Bunquers (M-III y A-4B)

-Refugio de aviones: Cabecera 25

-Hangar Luria

-Planta de Combustible

-Transmisora

-Acceso a la Unidad

-Aeropuerto

-Radar

2°) SEGURIDAD PERIMETRAL INTERNA:

En coordinación con el CIC para la defensa terrestre con piezas de Artillería de 20 mm, que se reforzaron con grupos de fusileros.

a) Cañón 7: Sector NO de la Unidad
Cañón 8: Sector O de la Unidad
Cañón 5: Sector N sobre la ría
Cañón 6: Sector N sobre la ría

b) Patrullas móviles con recorrido perimetral de los siguientes sectores:

Patrulla N° 1: Polvorines sector de la ría.

Patrulla N° 2: Refugio de aviones, cabecera de pista, planta de combustible, transmisora.

3°) SEGURIDAD Y DEFENSA PERIMETRAL EXTERNA A CARGO DE EJERCITO:

Se instaló a una distancia de 2000 mts. (fuera del alcance de tiro de // las posiciones de Artillería) de cada cabecera de pista cubriendo los siguientes sectores:

a) desde Ruta 3 hasta la ría sobre el lado Este

b) desde Ruta 3 hasta la ría lado Oeste de la Base

c) patrullajes y controles de Ruta sobre Ruta 3.

4°) GRUPO DE CHOQUE:

En alerta permanente con asiento en el Escuadrón de Tropas.

5°) POSICIONES DE 12,70:

a) 2 ametralladoras 12,70 sobre techos de Bunquers (A-4B y M-III)

b) 2 ametralladoras 12,70 Radar.

c) 2 ametralladoras 12,70 sobre techo del Edificio Principal de la Base.

6°) SECCION PERROS:

a) Polvorines: dos rondines con perros.

b) Refugio de Aviones Bunquer: dos rondines con perros.

42. Efectivos que integraron la Seguridad y Defensa de la BAM GAL.

1°) Base Aérea Militar "Río Gallegos"

Oficiales: 19
Suboficiales: 38
Soldados: 151

2°) Refuerzos:

a) V Brigada Aérea:

Oficiales: 4
Suboficiales: 8
Soldados: 86

8

b) VII Brigada Aérea:

Oficiales:	2
Suboficiales:	4
Soldados:	45

c) Sección Perros:

I Brigada Aérea:	2
II Brigada Aérea:	1
VII Brigada Aérea:	2
BAM Aeroparque:	2
BAM Chamical:	1

43. Distribución de los efectivos según Puesto de Guardia (ANEXO 3).

44. Tareas que se implementaron para el servicio de Seguridad y Defensa:

1°) Colocación perimetral de reflectores en los refugios de Aviones (Bun-/ quer).

2°) Construcción de Puestos elevados con reflectores en los Polvorines.

3°) Colocación de reflectores sobre techo del Edificio Principal de la Base.

45. DEFICIENCIAS:

- Gran extensión perimetral de la misma.
- Falta de iluminación adecuada.
- Falta de medios de visión nocturna (visores de luz residual, etc).
- Falta de casillas elevadas con reflectores.
- Falta de alambrados olímpicos (tipo cancha de fútbol con alambre de - púa en las cuatro hileras superiores, Polvorines y Refugio de aviones (Bunquer).
- Falta de caminos perimetrales adecuados, los cuales por las caracte-/ rísticas del terreno, en período de lluvia y nieve se tornan intransi tables.
- Falta de vehículos adecuados para patrullaje nocturno.
- Falta de medios modernos de comunicaciones (los actuales HT presentan problemas por falta de baterías, mal estado, etc).
- Falta de radares antipersonales (Thompson Rasit) similares a los de - provisión de algunas Unidades de Ejército.
- Falta de locales adecuados para el descanso de la Tropa durante el pe ríodo de descanso (lo hacen en refugios improvisados).
- Falta de una Sección Perros con animales aclimatados a la zona desde cachorros, pués se comprueba por lo experimentado que los perros traí dos de otras Unidades, no cumplen su tarea en la forma que corresponde ría hacerlo por razones de lo riguroso del clima.

- Falta de vestuario y equipo para esta zona.

- Falta de vehículos destinados para uso exclusivo de los pelotones - de choque y/o grupo COIN.

V - ARTILLERIA ANTIAEREA

46. La defensa Antiaérea de la BAM GAL. en operaciones, fué realizada - por:

a) 1 Batería (9 cañones) RH 20 mm del III Esc. de Artillería Antiaérea de la BAM "Río Gallegos".

b) 1 Batería de 35 mm OERLIKON (2 cañones bitubos) con Radar y Direc-/ tor de Tiro de la BAM "Mar del Plata".

c) 2 Cañones de 35 mm (sin Radar ni Director de Tiro -SKYGUARD- aún no ingresado al país) de la BAM "Mar del Plata".

d) 6 Ametralladoras 12,70 mm de la BAM "Río Gallegos".

e) 1 Radar ELTA de la BAM "Río Gallegos".

47. La conducción de los medios estuvo centralizada en el Centro de Operaciones de Artillería Antiaérea (C.O.AAa) del CIC.

48. Se tuvieron además bajo control operacional, los siguientes medios y en los lugares que se especifican:

a) 1 Sección de 30 mm de Fuerza Ejército en el Batallón de Infantería de Marina.

b) 1 Batería de 40 mm de Fuerza Ejército en el Regimiento de Infante-/ ría 24.

49. En la misma situación se mantuvo la conducción de una Batería de // 35 mm con Radar y Director de Tiro SKYGUARD, asignada a la BAM "Río Gallegos" por el C.F.A.S. y que provino de Fuerza Ejército, en reemplazo de la Batería de 35 mm con Radar y Director de Tiro de Fuerza Aérea que se envió de esta - Base Aérea Militar a Base Aérea Militar "MALVINAS" (Radar con Director de Tiro) y un cañón OERLIKON más parte de otro cañón OERLIKON.

50. OPERACIONES:

Se mantuvo la capacidad operativa de la siguiente manera, dado los escasos medios con que se contó para la Defensa Antiaérea.

1°) DIURNO (abril):

Alerta a 3 min. 3 cañones 20 mm.

Alerta a 30 min.3 cañones 20 mm.

Alerta a 1 hora 3 cañones 20 mm.

Alerta a 40 min. material 35 mm.

2°) NOCTURNO (abril):

Personal en sus posiciones en descanso:

Todo el material de 20 mm con su Artillería por pieza en Alerta.

Alerta inmediata:

Material de 35 mm con la siguiente secuencia:

a) 3 hs. funcionamiento

b) 1 hs. mantenimiento equipos.

c) 6 hs. funcionamiento.

3°) DIURNO (mayo y junio):

Alerta 3 min. todo el material de 20 mm.

Alerta 30 min.todo el material de 35 mm.

4°) NOCTURNO (mayo y junio):

Alerta 3 min. todo el material de 20 mm.

Alerta inmediata: Material de 35 mm. manteniendo la secuencia de funcionamiento del mes de abril.

51. MUNICION:

Las cantidades asignadas a esta Base Aérea Militar, fueron las adecuadas (8 días de combate).

52. REPUESTOS:

En cuanto a repuestos en RH 20 mm. se contó con un nivel adecuado, abasteciéndose a la BAM "Malvinas" y a la IX Brigada Aérea

- 35 mm: No se contó con nivel adecuado, debiéndose solicitar a la BAM / "Mar del Plata", algunos repuestos que no llegaron a obtenerse, ya que el esfuerzo fué dirigido a la BAM "Malvinas", llegándose a despiezar el material para abastecer al desplegado en Malvinas

  Se elevaron durante el transcurso de las operaciones listados de necesidades mínimas para ambos materiales (RH 20 mm y 35 mm).

- 12,70 mm: Sin inconvenientes.

- Radar ELTA: No se cuenta con repuestos, las reparaciones las realizó el Taller Regional "QUILMES".

53. DEFICIENCIAS:

a) RH 20 mm sin mayores inconvenientes.

b) 35 mm los expresados.-

c) 12,70 mm sin inconvenientes.

d) Radar ELTA, se tendría que contar con un primer escalón en la Unidad.

54. PERSONAL:

1°) OPERATIVO:

a) RH 20 mm: Se contó con una sola dotación de Personal Militar Superior, Subalterno y Tropa.

b) 35 mm: Con el requerimiento efectuado por esta BAM GAL y satisfecho por el CFAS de personal especialista que se encontraba en distintas Unidades fuera de su especialidad, se pudo contar con DOS (2) dotaciones que es el mínimo.

c) 12,70 mm: Se empleó personal de cada sistema de armas para su utilización.

d) Radar ELTA: Fué operado por el mismo Personal que se desempeñó en el C.O.AAa sin inconvenientes.

2°) TECNICO:

a) RH 20 mm: solo se contó con especialistas en electrónica.

b) 35 mm: se contó con dotación completa.

c) 12,70 mm: se contó con armeros.

d) Radar ELTA: sin especialista.

55. DEFICIENCIAS:

a) RH 20 mm: es imprescindible duplicar su dotación operativa y en la parte técnica destinar a esta Unidad un mecánico de motores, de armamento, de electrónica e hidraúlica por batería.

b) Radar ELTA: es necesario un mecánico por Radar.

c) Se sugiere mantener en todas las Baterías, dotaciones de ads-/criptos como mínimo DOS (2) dotaciones por armas. Realizando el personal mencionado instrucción semestral en las Unidades rectoras de cada tipo de material (Ej: MDP de 35 mm y en GAL de 20 mm RH) manteniendo planteles con idoneidad para la utilización adecuada de los medios.

56. COMUNICACIONES:

Desde el C.O.AAa se mantuvo enlace con todas las piezas de las Baterías dentro de la BAM GAL y con medios empleados en las otras F.F.A.A.

1°) Los enlaces se realizaron mediante los siguientes medios:

a) HF 1 (UNO) Mocón 70 y RT en todas las piezas.

b) Alámbricas: con baterías de 35 mm y en solo TRES (3) piezas de RH 20 mm.

c) T.E. con Fuerza Ejército.

d) Punto a Punto con Armada.

57. DEFICIENCIAS:

No se cuenta con equipos HT modernos con el suficiente alcance para enlazar el C.O.AAa con las distintas piezas diseminadas por la Unidad (aprox. 4/5 Km de distancia) además de posibilitar un grado de confiabilidad aceptable, es necesario duplicar el sistema HT y NO el alámbrico por lo poco durable durante un bombardeo sobre la Unidad.

58. Las frecuencias deben ser DOS (2) para el sistema de seguridad de la Unidad para una integración en caso de ataque terrestre y DOS (2) frecuencias independientes de utilización exclusiva para AAa, porque en caso de detectarse una incursión enemiga y producirse alguna interferencia en la única frecuencia disponible, se corre el riesgo de quedar incomunicados y no actuar con eficacia.

59. El tráfico debe ser mínimo ya que el enemigo, por declaraciones de personal que actuó en MLV detectó las señales de emisión de los equipos de HT y bombardeó las posiciones.

60. TRANSPORTE:

Se contó con una camioneta que facilitó el Esc.de Tropa para la distribución de racionamiento, etc. y un jeep que efectuaba relevos, trasla-

dos de mecánicos, etc.

61. DEFICIENCIAS:

Es necesario contar con un tractor por Batería para el emplazamiento y los cambios de posición que se deben efectuar durante las operaciones, - tal es el caso que se produjo en las posiciones AAa de MLV cada vez que el enemigo detectó las mismas; un vehículo tipo Ford F-250 con doble cabina y ruedas pantaneras que permitan circulación a campo traviesa y gancho de arrastre. El mismo se utilizaría para:

- Relevos de personal.
- Racionamiento en las posiciones.
- Traslado de combustible.
- Traslado de munición.
- Traslado de agua potable.

62. La totalidad del material AAa fué emplazado en las grandes extensiones del terreno de la Unidad a defender y sin que esas posiciones tengan caminos adecuados, siendo solo senderos que se van haciendo con el correr de los días.

63. REFUGIOS:

El Personal construyó refugios con elementos de circunstancia, con rieles y durmientes. La calefacción de los mismos se efectuó con carbón de - piedra y la iluminación con faroles de noche.

64. DEFICIENCIAS:

Con las intensas lluvias, el personal tuvo que evacuar sus posiciones en dos oportunidades, y por el frío (-14°C) reinante en la zona se hace necesario la utilización de un sistema de refugios adecuados que podrían ser contenedores enterrados, calefaccionados por estufas a gota, ya que el combustible es fácil de conseguir (JP-1, Gas-oil, Kerosene). Las paredes y piso de los contenedores-refugio, se podrían forrar con maderas a obtener de cajones de embalajes.

65. SEGURIDAD (en las posiciones):

Se daba por los mismos sirvientes de pieza y Jefes de pieza. Se // construyeron trampas cazabobos con elementos muy precarios.

66. VESTUARIO:

Si bien se contó con el máximo apoyo de la Dirección de Intendencia, estos elementos no son los adecuados (fríos intensos, lluvias torrenciales).

67. DEFICIENCIAS:

El calzado de provisión no es apto, se deben utilizar botas de // caña, las camperas de abrigo deben ser impermeables. Para el descanso es necesario la utilización de catres, bolsas de dormir y colchonetas.

68. Se efectuó diariamente el adiestramiento de seguimiento con radar y visor de las baterías, aprovechando el intenso movimiento aéreo, y llevándose a cabo prácticas de defensa contra ataques aéreos, tratando de anular la ac-/ción del radar de tiro con CHAFF.

69. CONCLUSION:

Esta Unidad de acuerdo a su extensión, ubicación, cantidad de personal, munición almacenada y aviones que mantuvo como dotación (Sistema A-4B, -

M-III, MK-62, KC-130, M-V, ByS, EyR), durante las operaciones debería haber - contado con los siguientes medios de AAa:

- Misiles de alcance medio (12/15 Km-50.000 piés de alcance efectivo-), efectos de anular vuelos de reconocimiento o bombardeo en altura.
- Misiles de corto alcance (6 Km-20.000 piés-) (ROLAND, CROTALE, RAPIER)
- 4 Baterías SKYGUARD de 35 mm.
- 2 Baterías RH 20 mm
- 2 Radares ELTA
- El material de radares SKYGUARD y misiles deben contar con sistema IFF, para evitar la destrucción de aviones propios, como así también debe contar con emisores de potencia superiores a las emisiones de los radares - de Dir. de Tiro para posibilitar el engaño de misiles electromagnéticos. (Destrucción de un Radar SKYGUARD de E.A. en MLV y muerte de sus operadores, por no contar con este sistema de contramedidas).

VI - ESCUADRON VYCA.

70. El Escuadrón VYCA operó desde el día 02 de abril de 1982 a un régimen de operaciones H24, lo que hace hasta el día 18 de junio de 1982 la suma de 78 días de operaciones.

71. Durante el presente operativo se pueden resaltar los siguientes datos:

a) Horas operativas:	1.872	Hs.
b) Horas F/S por Técnica:	17:32'	Hs.
c) Horas F/S por Mantenimiento:	26:00	Hs.
d) Horas F/S por Viento:	68:30'	Hs.

72. Con relación a los datos enunciados precedentemente sobre un total de 1.872 horas se pueden extraer los siguientes porcentajes:

a) Horas efectivas de control:	93:95 %
b) Horas F/S por técnica:	01:00 %
c) Horas F/S por Mantenimiento:	01:40 %
d) Horas F/S por Viento fuera de norma:	03:65 %

73: NOTA:

Las horas de Radar F/S por vientos superiores a 30 nudos (apart.d) - párrafo 71 y 72), se evitaría de contarse con un radome instalado en los radares móviles que tengan que operar en zonas ventosas (sur argentino).
Si bien el % de horas de F/S por vientos fuertes que se observa en el trans-/ curso del conflicto MLV fué reducido, ello se debió a que en dicho período del año la frecuencia de los vientos fuertes no es alta. Otro caso muy diferente - se habría dado si las operaciones se hubieran desarrollado en los meses de octubre a febrero.
Sin embargo cabe hacer notar que entre abril y junio/82 hubo días en que la // persistencia de los vientos mayores de 30 nudos superaron períodos de más de 5 horas de viento continuo, lapso por demás suficiente para que el enemigo hubiese podido sorprender a nuestra AAa y efectuado ataques sobre nuestro aeródromo y sus instalaciones.

74. Durante el desarrollo de las operaciones se detectaron 2.[illegible] Ploteos.

75. ACTIVIDADES DESARROLLADAS:

Durante el desarrollo del presente operativo se han realizado las siguientes operaciones a saber:

1°) Vigilancia y Control del Espacio Aéreo.

2°) Apoyo a las aeronaves en general.

3°) Guiado, Control, Recuperación y apoyo de las distintas misiones.

4°) Interceptaciones.

76. Se trabajó en Guiado Apoyo y Recuperación, con los sistemas A-4B/C, MK-62, M-III, M-V, KC-130 y los aviones que integraron el Puente Aéreo, de Enlace, de Exploración y Reconocimiento y Búsqueda y Salvamento.

77. INTERCEPTACIONES:

Durante el desarrollo de las operaciones solo se realizaron 3 interceptaciones, 1 para identificar un eco detectado en el Azimut 180°de GAL 73 millas y que no fué positivo por haber desaparecido el eco, la Segunda se suspendió cuando se identifica a la aeronave como el RAYO, Avión retransmisor y la - Tercera cuando detectado un eco en el radar del CIC GAL el día 26 de mayo, se solicitó a Prefectura marítima y a la Armada si tenían registrado el movimiento de algún barco en esa posición, ante la respuesta negativa, se guió a uno - de los aviones de exploración y reconocimiento cercano de la FAA (tipo de avión utilizado AEROSTAR 600) para que identificara dicho eco cuya lectura en - la pantalla de radar acusaba FL 100 y velocidad de 60/80 Nudos. Producida la - intercepción y juntado ambos ecos en la pantalla, el piloto informó que no se ve nada en ese nivel, pero abajo suyo en el mar, visualiza un buque mediano, - navegando con rumbo 270° y velocidad aproximada de 20/28 Nudos. Se le ordenó - al piloto descender para identificar el barco informando que tenía el casco -/ blanco y la superficie de cubierta color verde y que cambia de rumbo virando a 015° y su nombre es AUTOESTRADA, de bandera Brasileña. Se requirió nuevamente a la Armada que ratificara que no tenía registrado dicho movimiento y volvió a negarlo en un primer momento, pero al ser advertida que se atacaría de inmediato al buque, informó que era un buque tanque que "podría" estar abasteciendo a algún submarino ARA.

78. La acción tomada fué requerida a la FAS para que se advirtiera por - mensaje a todos los involucrados que ante detección visual y/o radar de cual-/ quier medio aéreo o naval no identificado, el mismo será atacado sin previo aviso (ver texto completo del mensaje en ANEXO 2).

79. Se efectuaron solo 2 vuelos de entrenamiento de M-III cumpliendo tema de interceptación frente a frente uno aprovechando una misión suspendida y otro programado.

80. VUELOS DE EXPLORACION:

El control de los vuelos de exploración con el Radar solo se efectuaba al salir y al regresar de una misión, en razón del nivel de vuelo que tenían asignado y a la característica de este tipo de operaciones que solo ascendían a un nivel de 6.000 a 10.000 piés para efectuar su tarea y luego descendían de nivel para evitar ser detectados por el enemigo.

81. Para poder identificar a estas aeronaves cuando, esporádicamente aparecían en la pantalla del Radar era necesario llevar actualizada la navegación de acuerdo a la orden Fragmentaria o el plan de vuelo de los aviones navales afectados a esta tarea.

82. MISIONES:

Durante el tramo de ida, la premisa impuesta por el CIC GAL era de hacer silencio de Radio para dar máximo velo o secreto a las misiones, excepto para los sistemas de armas MK-62 y M-V, a los que había que darles apoyo de Radar

hasta la desaparición del eco en pantalla a efecto de asegurar las naves, de acuerdo a los rumbos y perfiles programados.

83. El regreso de las misiones fué casi siempre en forma individual y en este tramo hubo que darles el máximo apoyo a las aeronaves para identificarlas, orientarlas y, sin delatar su posición, informarles progresivamente a que distancias se encontraban y cuando era necesario apoyar la aproximación para asegurarles su retorno, si el estado de la aeronave así lo requería.

84. OTROS VUELOS:

Solo se efectuaban vuelos aerocomerciales (Aerolíneas Argentinas y Austral), vuelos militares o especiales ya que el privado no estaba permitido.

85. Dentro de los especiales y militares se incluyen los del Puente Aéreo a Malvinas, los de enlace y logísticos tanto de la Fuerza Aérea como el del resto de las otras fuerzas, y fuerzas de seguridad a quienes se le dió apoyo a las navegaciones.

86. Dentro de los vuelos efectuados se comprobó que algunos de ellos no respetaban los corredores aéreos establecidos en su ruta de ida o regreso a Río Grande, poniendo en peligro el tránsito desde y hacia las Islas Malvinas. Se corrigió con el mensaje que se adjunta como ANEXO 2.

87. INGRESO A LA ZONA DE CONTROL:

Se estableció que las aeronaves se notificaron a 150 millas de esta Base Aérea cada vez que ingresaban a la zona de control a efectos de facilitar la identificación. Esta situación fué respetada al principio, pero a medida que las operaciones se desarrollaban fué dejándose de cumplir. También esta situación mejoró a partir del mensaje que se adjunta como ANEXO 2.

88. DETECCION:

Los ecos detectados en el Radar los podemos agrupar en propios y // chilenos ya que no se han detectado ni comprobado vuelos de la Av. Naval Brit. en el CIC GAL.

89. Los propios fueron los especificados precedentemente y que se relacionaban con las misiones ofensivas, logísticas, enlace, aerocomerciales, de búsqueda y salvamento y exploración y reconocimiento que se efectuaron durante el conflicto.

90. Con relación a los vuelos detectados en la República de Chile, la actividad aérea se puede clasificar de la siguiente manera:

1°) Vuelos desde y hacia Punta Arenas: Se mantuvieron con regularidad, destacándose que en algunos días no se detectó actividad aérea.

2°) Vuelos locales: Con relación a estos vuelos hay que resaltar lo siguiente:

a) En ocasiones se detectaron hasta 5 ecos simultáneos.

b) Actividad nocturna de adiestramiento; presentaciones, reconocimiento y navegaciones en especial cuando la claridad de la noche lo permitía (con luna llena).

c) Actividad diurna similar a la nocturna.

d) Misiones de reconocimiento y control sobre la desembocadura del Estrecho de Magallanes y la frontera con aviones que llegaban a desarrollar una velocidad de hasta 0,9 de Mach.

e) Actividad de control de su espacio aéreo ya que cuando existía algún vuelo propio sobre la frontera, motivaba una reacción similar por // parte de Chile.

16

91. IFF:

El uso del IFF en principio no permitía una fácil identificación por su forma de utilización ya que la asignación de un mismo número para las aeronaves del puente aéreo tanto en la ida como al regreso presentaban dudas, teniendo que recurrirse en varias oportunidades al uso del código de autenticación. Su aplicación en el futuro deberá ser analizado de acuerdo a cada circunstancia.

92. CHAFF:

Se realizó una prueba de utilización de chaff desde aviones M-III // lanzándolo a una distancia de 20 millas y a 7000 piés pudiendo comprobarse la formación de un eco cuyas dimensiones eran de unos 3° de ancho por 1/3 de milla de profundidad permaneciendo de acuerdo al viento reinante en ese momento, durante 5 minutos.

93. Durante esa comprobación se efectuaron dos lanzamientos de chaff ubicados en los frenos y uno desde un tubo eyector, siendo la mayor dimensión el que estaba alojado en los frenos. Cabe destacar que después del 2° giro de antena, el operador pudo diferenciar cual era el eco del Chaff y cual el eco del avión.

94. PERSONAL:

Desde el día 02-Abr-82 el Escuadrón VYCA Móvil estableció un régimen de operación de 24 hs. por día con una dotación integrada de la siguiente manera:

1°) Un Oficial Jefe como Jefe de Escuadrón.

2°) Seis Oficiales Subalternos como Oficiales VYCA.

3°) Once Suboficiales discriminados de acuerdo al siguiente detalle:

a) Cuatro Suboficiales operativos VYCA

b) Cuatro Suboficiales mecánicos de Electrónica (Mec. de Radar).

c) Dos Suboficiales mecánicos de Electrónica (Mant.de Equipos de Comunicaciones).

d) Un Suboficial Mecánico de Automotores como Apoyo Logístico.

4°) Cuatro Soldados como Apoyo Logístico.

95. Con la dotación señalada se estableció un rol operativo y técnico que permitió el normal cumplimiento de las distintas tareas de acuerdo a lo que se especifica a continuación:

1°) Dos Oficiales operativos VYCA.

2°) Dos Suboficiales operativos VYCA.

3°) Un Mecánico Radar

4°) Un Mecánico de Comunicaciones.

96. El régimen de rotación del Personal para mantener el citado rol en el párrafo que antecede fué el siguiente:

1°) OFICIALES: Dado que la operación era de 6 oficiales operativos se establecieron 3 pelotones de 2 Oficiales c/u que se renovaba cubriendo los tres turnos diarios comprendidos: el primero desde las 08:00 hs. hasta las 14:00 hs, el segundo desde las 14:00 hs. hasta las 22:00 hs. y el // tercero desde las 22:00 hs. hasta las 08:00 hs. del día siguiente.

2°) SUBOFICIALES OPERATIVOS: Teniendo en cuenta que se contaba únicamente con

4 Suboficiales, se estableció un régimen de 2 Suboficiales por día, relevándose entre si cada 3 horas en un turno que se iniciaba a las 18:00 hs. hasta las 18:00 hs. del día siguiente, para tener luego un día de descanso.

3°) SUBOFICIALES MECANICOS DE RADAR: Al contarse con 4 mecánicos de Radar, se estableció el rol Técnico que se especifica a continuación:

a) Un Suboficial en forma permanente durante 24 hs.

b) Dos Suboficiales que se agregan desde las 08:00 hs. hasta las 18:00 hs.

c) Un Suboficial en descanso.

4°) SUBOFICIALES MECANICOS DE COMUNICACIONES: Debido a la dotación de solo - dos mecánicos se estableció un régimen de un Suboficial durante las 24 hs. permaneciendo el otro en descanso.

97. El Personal que se desempeñó como Apoyo Logístico realizó su actividad durante el día.

98. En lo concerniente a la dotación asignada se tiene que analizar, de acuerdo con la clasificación del Personal y las distintas funciones que se cu-// brían y que se especifican a continuación:

1°) OFICIALES OPERATIVOS VYCA: La dotación de 6 Oficiales especialistas, permitió cumplir las actividades VYCA que se desarrollaron en este sector de Defensa.
Asimismo, con esta dotación, se pudo cubrir la máxima capacidad operativa que permitía el equipamiento asignado (3 Consolas para Control y una para detección), en el caso de producirse un ataque al sector, ya que, en este caso de máxima, se podía mantener 2 hombres en descanso.-

2°) SUBOFICIALES OPERATIVOS: La dotación de 4 Suboficiales operativos no es - suficiente para una operación por tiempo prolongado con un régimen de funcionamiento de 24 hs. por día ya que debe limitarse únicamente a cubrir - tareas de detección y no permite la recuperación adecuada del personal. Para mantener una operación de esta naturaleza y, teniendo en cuenta las condiciones de baja temperatura que por razones técnicas es necesario mantener en la cabina de Radar, se requiere contar con una dotación mínima - de 6 Suboficiales operativos y cubrir de esta manera sin inconvenientes las demás tareas específicas y administrativas a la par de permitir un mayor descanso y una mejor recuperación evitándose la saturación y cansancio que diminuye su capacidad de atención.

3°) SUBOFICIALES MECANICOS DE ELECTRONICA (Mecánico de Radar): La dotación de 4 Mecánicos de Radar para efectuar el mantenimiento y control durante su funcionamiento en la BAM GAL satisface las necesidades para la calibra-/ ción, control de rutina y solución de fallas que no sean complejas. Dada la característica de movilidad que posee este equipamiento para cambiar - de lugar cada vez que la situación operativa lo determine, la dotación sería conveniente incrementarla a 6 mecánic.con el objeto de efectuar todas las tareas de desarmado, traslado y armado en la nueva posición con mayor celeridad, cuidado del material y calidad de trabajo.

4°) SUBOFICIALES MECANICOS DE ELECTRONICA (Mentenimiento de Comunicaciones): la dotación actual de 2 hombres satisface las necesidades operativas y // Técnicas en esta área.

5°) PERSONAL DE APOYO LOGISTICO:Para el funcionamiento dentro de la BAM GAL, la dotación de 1 Suboficial y 4 Soldados satisface las necesidades de Apoyo Logístico.

99. En lo concerniente al nivel de idoneidad del Personal se puede especificar lo siguiente:

1°) La dotación de Oficiales operativos VYCA de este Escuadrón estaba integrada por 3 Oficiales con 1 año y medio y 3 Oficiales con 3 meses de antiguedad en la especialidad. Alcanzando al presente una experiencia importante en interpretación de pantalla, detección, manejo, y aprovechamiento de las facilidades del equipamiento, guiado de las aeronaves y - su recuperación e identificación.

2°) El Personal de Suboficiales operativos VYCA ha demostrado poseer un nivel de adiestramiento adecuado para las tareas realizadas, que se ha acrecentado durante el conflicto especialmente en lo que se refiere a detección, análisis e interpretación de pantalla, logrando agilidad y precisión en la determinación de la posición, velocidad, derrota, nivel de altitud y cantidad de aviones en el análisis de los ecos.

3°) El Personal de mantenimiento demostró capacidad y conocimiento del material, lo que permitió operar con un muy alto porcentaje de funcionamiento continuo.

100. En general se puede decir que el Personal se ha desempeñado satisfactoriamente, cumpliendo su función con dedicación y entusiasmo, demostrando poseer un alto grado de capacidad operativa y técnica; sin embargo se debe tener en cuenta que la BAM GAL, y en especial su RADAR Móvil no sufrió daño alguno - por acción del ENO, ya que no se produjo ningún ataque durante el conflicto, lo que impide medir adecuadamente la capacidad de este Personal en la reparación inmediata de su equipo y su rendimiento bajo presión directa del ENO.

101. <u>MATERIAL: Radar:</u>

El equipamiento de Radar ha respondido satisfactoriamente las exigencias operativas a pesar del poco mantenimiento realizado, debido a la situación imperante durante todo el período de las operaciones que no permitió efectuarlo todas las veces que hubiere sido necesario.

102. <u>FALLAS:</u>

Las fallas que disminuyeron su capacidad, o dejaron el Radar momentáneamente fuera de servicio, fueron rápidamente solucionadas por el personal de mantenimiento y las mismas se especifican a continuación:

1°) Desnivelación de Antena: Causada por hundimiento de los soportes de las patas por operar con vientos fuera de norma y arrachados.

2°) Cortes por fallas de energía eléctrica: Esto se debe fundamentalmente - al uso de combustible con bajo estado de pureza (agua o suciedad) que - producen alteraciones en el régimen de funcionamiento del motor del generador que hacen variar su nivel de tensión o frecuencia cuya consecuencia es el corte de alta en el radar o, dejar de funcionar el motor por taponamiento de los filtros; y cada vez que se presentaba esta falla había que esperar unos 45 minutos más o menos hasta tener nuevamente en pantalla información de video.

3°) Fallas en los equipos de aire acondicionado: Estas fueron motivadas por pérdida de gas, motor quemado o congelamiento del radiador y fueron solucionadas en el lugar o recambiadas por equipos enviados desde el Grupo 2 VYCA.

103. Otra falla, no solucionada aún, es la determinación de altura con errores que oscilan entre los dos mil y diez mil piés de altura menos del nivel en que se encuentra volando la aeronave, falla esta que requiere tiempo y dedicación para realizar todas las investigaciones necesarias con el objeto de localizarlas y en razón de esto adoptar las medidas acordes al caso y que, debido a la situación operativa imperante, no fué posible contar con el tiempo necesario para ello.

104. EQUIPAMIENTO DE COMUNICACIONES:

El equipamiento de VHF y teléfonos Punto a Punto a magneto que se utilizó durante las operaciones, funcionó sin inconvenientes mayores, pudiéndose mantener los enlaces casi en forma permanente.

105. INCONVENIENTES:

Los inconvenientes operativos se fueron superando con el trabajo diario, coordinaciones realizadas y corrección de los errores cometidos durante la realización de las operaciones ya que la mayoría de ellas consistía en procedimientos con los distintos sistemas de armas.

106. Con relación al error de marcación de altura por fallas no localizadas, se realizó un control estadístico con distintos vuelos de aeronaves que poseían transponder con modo C activado y de la comparación entre la lectura del nivel indicada en el descodificador del IFF con la del Radar primario se llegó a las siguientes conclusiones:

1°) Todas las lecturas eran inferiores al nivel de vuelo de las aeronaves.

2°) Dentro de las 50 millas el error máximo era de hasta 3.000 piés, entre las 50 y 120 millas oscilaba de 4.000 a 7.000 piés y más allá de las 120 millas el error era mayor de los 7.000 piés.

107. Los inconvenientes de orden técnico del equipamiento de Radar fueron señalados en la parte material.

108. SUGERENCIAS:

Dada las posibilidades de enlace por HF y RTTY que posee este equipamiento sería conveniente dotarlo con equipos especiales de seguridad de comunicaciones, ya que representa un sistema más de enlace que puede ser de mucha utilidad en el caso de que las comunicaciones de microondas o telefónicas sean interrumpidas y más aún si el Radar se encuentra situado lejos del CIC. También puede ser considerado como una alternativa de las redes de enlace

109. Sería conveniente dotar a los Escuadrones VYCA móviles que cuenten con la cabina de operaciones de tres generadores en lugar de dos, dado que el consumo de energía al funcionar en forma completa exigiría mucho a un generador por lo que sería necesario operar con 2 en forma simultánea quedando el // tercero de reserva.

110. Los distintos Radares emplazados en el TO tendrían que estar enlazados entre sí para la transferencia de información sobre la posición de aeronaves que pasan de un sector de control a otro facilitando de esta manera el proceso de identificación.

111. También es necesario este medio de enlace cuando, por razones de mejor cubrimiento o puesta fuera de servicio del Radar, haya que transferir el guiado del caza durante una interceptación.

112. Para facilitar y asegurar la identificación de las aeronaves y a la vez individualizar a los integrantes de las Escuadrillas a su regreso de una misión, sería conveniente establecer una disciplina de uso del equipamiento de / IFF y la asignación de los códigos en los distintos modos ya que no debemos olvidar que el enemigo puede reconocer el código, descodificarlo y luego utilizarlo para una operación ofensiva hacia nuestras posiciones, por ello sería conveniente tener en cuenta lo siguiente:

1°) Todas las misiones tienen que tener asignado un código distinto para el regreso de su misión.

2°) Dado el tiempo prolongado de sobrevuelo en el sector de las misiones de exploración y reconocimiento, deberían cambiar el código de acuerdo a una programación establecida.

3°) Utilizar todos los modos que el equipamiento permita.

4°) Los códigos que se asignen a las Escuadrillas deben diferenciarse entre sí en por lo menos 4 números y de esta manera dentro de la Escuadrilla, los integrantes de la misma podrían diferenciarse variando de uno en uno (5000-5001-5002-5003), de esta manera se individualizaría más rápido y por ende se agilizaría la identificación en la recuperación, se evitarían errores, y se simplificarían las comunicaciones.

5°) Los vuelos regulares no operativos deben usar el IFF de forma tal que se diferencie de los operativos.

113. Si bien no hubo inconvenientes mayores en lo referente a equipos de aire acondicionado y generadores, sería conveniente contar dentro de la dotación de personal del Escuadrón móvil a personal de mecánicos de aire acondicionado y de generadores; dado que el mal funcionamiento de éstos, condicionan el normal rendimiento del Radar.

114. SEÑUELOS:

De ser factible es conveniente utilizar señuelos de Radar en los diferentes lugares donde se encuentre instalado un radar móvil que opere en condiciones de características semi fijas que lo hace muy vulnerable.

115. La utilización del señuelo en este caso representa una medida de protección y dada las condiciones de la guerra moderna con adelantos tecnológicos que lo hacen muy vulnerables a los misiles inteligentes y teniendo en cuenta la forma de operar de estos, los señuelos tendrían que tener la posibilidad de emitir señal de Radar similar a la utilizada con el objeto de desviarlo en el caso de llegar a detectarlo.

VII - COMUNICACIONES: INTERNA Y CON EL COMANDO FAS

116. SERVICIO DE COMUNICACIONES.

MATERIAL:

El material HF existente en la Unidad fué utilizado en forma limitada, pués los circuitos no se pueden implementar en estado de guerra, por no contar con sistemas de codificación para la operación, tema que fué contemplado durante el desarrollo de la misma con equipos recientemente adquiridos por la Fuerza los que no se alcanzaron a instalar ni ha comprobar su operatividad por parte de esta estación.

117. Con respecto a los circuitos de TTY, salvo algunas fallas de origen mecánico, los sistemas de micro-onda operaron eficientemente los que fueron mejorados con la instalación en la Unidad de un equipo de Radioenlace, entre la misma y ENTEL, anulando las líneas físicas que quedaron de alternativa.

118. Respecto al material GRINEL desplegado por el Grupo Comunicaciones - Escuela, demostró ser operativo y confiable al tener un mínimo de problemas // técnicos, trás 74 días de operación ininterrumpidos; los equipos BACKER de VHF resultaron de muy buen rendimiento, no así los SKAY y COLLINS 101 los que son poco confiables. En lo que hace a teléfonos de campaña TADIRAN ya han sido comprobados en distintas oportunidades manteniendo en esta su plena aptitud operativa.

119. El apoyo logístico de materiales de comunicaciones y recambio de e-/quipos brindado por la FAS fué apropiado y en tiempo.

120. PERSONAL:

Tanto el personal desplegado como el perteneciente a la Unidad demostró capacidad y conocimiento del material como así también buena predisposi-/ción para desarrollar las distintas tareas de despliegue, operación, manteni-/miento y repliegue de los medios.

121. El número de operadores y mecánicos fué el correcto para el cumplimiento de la misión.

122. DEFICIENCIAS:

No se contó con una línea exclusiva para uso de requerimientos logísticos entre GAL y la FAS teniendo que emplear la operativa, lo que ocasionaba una saturación de tráfico, tránsito de personal ajeno al CIC y un incremento innecesario en las actividades en este último organismo (búsqueda de personal, trasmisión de órdenes, consultas, etc.).

123. El cable para tendido de teléfonos Punto a Punto, fué escaso en un / principio, siendo solucionado en el transcurso de los días de operación, por parte de la FAS.

124. La Unidad no contó con equipos apropiados para proveer los enlaces con la ROA.

125. No se contó con un vehículo liviano para el rápido desplazamiento de los mecánicos a efectuar reparaciones de teléfonos de campaña.

126. No se dispuso de operadores de TTY debiendo emplear para la tarea operadores de comunicaciones.

127. El sistema de microondas ENTEL está sujeto a intercepción y riesgos de sabotaje.

128. No se implementaron los sistemas de codificación de Voz para los teléfonos punto a punto con la FAS y demás Unidades, por no contar con la cantidad suficiente de equipos y solo en una línea y en el final de las operaciones se instaló un equipo codificador de voz "DATOTEX".

129. La disciplina de tráfico entre los corresponsales fué muy pobre. Mucho personal se negaba a utilizar el equipo codificador instalado entre el CIC GAL y la FAS.

130. EQUIPOS DE COMUNICACIONES ASIGNADOS A LA DIV.OPS. DE LA BAM.:

Equipo receptor TEVY-COM (pertenece BAM GAL), selectado en la frecuencia que utiliza Gendarmería para comunicarse entre los diferentes puestos fronterizos.

Cuando algunos de esos puestos observaba alguna novedad, como paso de aviones, helicópteros, etc. iniciaba el mensaje dirigido a PATA (BAM GAL). Va-/ rias veces, el hecho de no contar con la posibilidad de transmitir, a fin de solicitar aclaración o ampliación del mensaje, quitaba efectividad al sistema.

131. Equipo receptor TEVY-COM (pertenece a BAM GAL) cumplía funciones similares al anterior, pero selectado en frecuencia del faro Cabo Vírgen, quién contaba con un Radar Meteorológico que servía para ubicar objetivos en el mar o en el aire; las limitaciones eran las mismas anteriormente mencionadas.

132. Equipo Motorola BGH, Modelo ASA-100 (pertenece Ejército), como los anteriores se mantenía en escucha en frecuencia con los puestos de observación de Ejército ubicado sobre la costa, generalmente la misma información que se recepcionaba por este medio, la pasaba bastante tiempo después, el Comando de la XI Brigada por medio del teléfono punto a punto, dándole forma de mensaje (N°, GHO, etc) lo que le quitaba efectividad al sistema, ya que en caso de tratarse de un avión, la información llegada del Comando no servía de nada, dado el tiempo -// transcurrido.

133. Equipo PHILLIPS receptor y transmisor (pertenece Ejército) permitía el enlace permanente con el Comando de Brigada.

134. Equipo VHF-FM transreceptor y transmisor (pertenece a Defensa Civil) permitía el enlace permanente de inmediato con defensa civil y la Policía Pro-/ vincial.

CFAS.

BAM GAL.

OPERACION. LOGISTICAS	ESCUADRON SERVICIOS	ESCUADRON TROPAS	E y R	B y

1. Cirnstancialmente sist. A4B, M V, MK62, KC 130.
2. Trazo punteado significa CONTROL OPERACIONAL
3. Mesa de información NAVAL.

CODA SUR

PLANA MAY.

SCAT/Sector de Defensa

CIC

OEN

MITA

MIG

MET

MIN(3)

S

SIST. ARMAS (1)

ROA y DEF CIVIL

ESC. Vy CA

ESC. A.Aa

ESC. M III

OPERA

LOGISTI

1. Cirns
2. Trazo
3. Mesa

ANEXO 2

35

(0) EVE [illegible]

[illegible] 1340 MAYO 1982

[illegible]
[illegible] (X)

[illegible] (XX) — [illegible] — [illegible] (XXX) — [illegible] (XXXX) — [illegible]/
[illegible] ([illegible])

(X) OPAS — (XX) [illegible] — (XXX) [illegible] — (XXXX) [illegible] — (XXXXX) [illegible]

ANTE CAPACIDAD [illegible] Y [illegible] DE MOVILES NO IDENTIFICADOS, AUNQUE PRESUMIBLEMENTE PROPIOS, SE INFORMA A PARTIR DEL DIA DE LA FECHA TODO MOVIL AEREO O NAVAL NO IDENTIFICADO QUE CONSTITUYA POTENCIAL AMENAZA, SERA ATACADO DENTRO DEL RADIO DE ALCANCE DE LOS MEDIOS AEREOS Y TERRESTRES DE DEFENSA SIN AVISO PREVIO. BT



135. Equipo Motorola receptor y transmisor (pertenece BAM GAL), en canal 1 permitió el enlace con el Servicio de Seguridad de la Unidad; Canal 2 con Artillería Antiaérea, Canal 3 con Torre de Vuelo y Canal 4 con el Comando de Agrupación de Gendarmería (GALLO) y con el Comando de Infantería de Marina // (CENICERO). Las limitaciones de este equipo estaban dadas por el alcance de los HT de los diferentes corresponsales.

136. Equipo TEVY-COM transmisor y Receptor AM-15 F permite comunicarse con Torre de Vuelo y Aeronaves en frecuencia 119.1 y frecuencia operativa // 119.5, además las siguientes frecuencias: 118.1, 118.5, 118.7, 119.3, 135.4, 138.8.

137. Teléfonos internos, para nada confiables, por momentos resultaba imposible comunicarse con otro teléfono de la Unidad

138. Teléfono P a P (ENTEL) con el COA............................BIEN

Teléfono P a P (ENTEL) con el Comando XI Brigada...............BIEN

Teléfono P a P (ENTEL) Comando de Infantería de Marina........BIEN

Teléfono P a P con ESPORA (ENTEL, con equipo distorsionador de voz adosado "DATOTEK" (perteneciente a Marina), practicamente casi no se utilizó.

VIII - BUSQUEDA Y SALVAMENTO.

139. En lo que hace a las deficiencias que se han podido observar durante los días de operaciones en GAL se destaca:

1°) Que de hecho no existe en la Fuerza Aérea un sistema de ByS permanente, acorde con la misión y tareas específicas ya que durante las operaciones MLV el que funcionó fué proporcionado con material requisado y personal convocado.

2°) Que el material requisado no fué el más apto por tratarse de helicópteros S.58 pertenecientes a la Empresa HELICOPTEROS MARINOS S.A. con aproximadamente 7.000 horas de vuelo, no contando con equipamiento electrónico adecuado para efectuar búsqueda (navegador OMEGA-HOMMING, etc).

3°) A raíz de lo anteriormente expuesto se trabajó con la Prefectura para el logro de la misión y tarea asignada, llegando a sumar esfuerzos con ésta, como se puede observar en la orden interna que figura como ANEXO 4.

4°) Que a consecuencia de que la Fuerza no adoptó las previsiones necesarias, la Armada a través de la Prefectura implementó su propio sistema con material y personal altamente especializado.

5°) A pesar de lo expresado en el inc.4°) hubo casos en que habiendo operaciones de combate en desarrollo, la Armada dispuso que el avión SKYWAN de Prefectura Marítima basado en la Base Aeronaval GAL, efectuase vuelos de traslado ajenos a la misión de Búsqueda y Salvamento que se le había asignado.

140. RECOMENDACIONES:

Crear nuevamente una conciencia de ByS en todo el personal de la // Fuerza Aérea y equipar Unidades de rescate con material y personal exclusivo para tales fines.

141. Se debe implementar de ahora en más todos los sistemas que de acuerdo a la orden 39.829/47 competen a la Fuerza Aérea en lo que hace a ByS (personal, aviones y helicópteros adecuados).

142. Se adjunta como ANEXO 5, el informe de actividades producido por el Jefe del Servicio de ByS de Fuerza Aérea en GAL, Capitán (RE-Convocado) D. Roberto Julio ALESON.

IX - ARMAMENTO Y EQUIPOS DE APOYO ESPECIFICO.

143. SISTEMA DE ARMAS M-III

En este sistema de armas se han producido deficiencias en los siguientes sectores:

1°) Equipamiento de comprobación de armamento.

2°) Almacenamiento.

3°) Transporte.

4°) Personal.

144. Con respecto al inc.1°) del párrafo antérior, la deficiencia se produce porque este sistema operó desde tres lugares diferentes (VIII Brigada Aérea, IX Brigada Aérea y Base Aérea Militar "Río GAllegos").

145. La dispersión del material aéreo en estos tres lugares hizo que el equipamiento de comprobación de misiles del tipo R 530 y R 550 resultara escaso, estando este material sujeto a una servidumbre técnica compartida.

146. En lo que hace a almacenamiento se impone la necesidad de contar con dos tipos de lugares para almacenar bombas y municiones a saber:

1°) Para cantidades a granel: para evitar su estacionamiento a la intemperie, lo que contribuye a su deterioro.

2°) Para cantidades menores: destinadas a consumo inmediato en el transcurso de las operaciones, evitándose con ello el almacenamiento en los lugares destinados para la cobertura de aeronaves.

147. La carencia de un depósito para cantidades menores en proximidades a los refugios de aeronaves obligó a transgredir normas de seguridad con material explosivo, ya que las circunstancias imponían la realización de puestas en marcha de turboreactores con bombas y munición depositadas en los mismos refugios.

148. Con referencia al transporte, la existencia de vehículos no era la adecuada para el transporte e hizado de bombas y misiles lo que obligó a distraer personal especialista para la movilización de dicho material, lo que representaba un riesgo de accidentes en forma permanente.

149. Finalmente, respecto al Personal, se hace necesario la presencia de personal técnico-administrativo para el control eficiente del movimiento y consumo de material, ya que esta tarea tuvo que ser cubierta con personal del GT8, lo cual obligó a sustraerlo de su función específica.

150. Respecto al armamento y equipos de apoyo específico de los sistemas de armas M-V y MK-62, los mismos se adjuntan como ANEXOS 6 y 7.

X - CUMPLIMIENTO OF POR DIA A PARTIR 1° -MAY-82.

151. Ver ANEXO 8.

XI - PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS APLICADOS PARA AON - AOT.

152. Los informes producidos por los Sistemas de Armas M-V y MK-62 se adjuntan como ANEXOS 9 y 10.

XII - PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS APLICADOS CONTRA LA AAa.

153. Si bien no se puede enunciar que la aviación Británica haya efectuado procedimientos directos contra la AAa. emplazada en el Aeropuerto de Puerto Argentino, se deja constancia que los primeros ataques a la pista se realizaron a muy baja altura (aproximadamente 50 mts.) efectuando maniobras de /// reempleo dentro del alcance de las armas; al ser este procedimiento sumamente vulnerable, la aviación enemiga procedió a efectuar ataques a gran altura (aproximadamente 6.000 mts) mediante la realización de la técnica de tiro L.A.B.S. quedando fuera del alcance de las Armas Antiaéreas, procedimiento que se mantuvo hasta el final de las Operaciones.

154. El informe correspondiente al Sistema de Armas M-V, se adjunta como ANEXO 11.

XIII - PROCESO A SEGUIR PARA LA SALIDA DE UNA MISION, DESDE RECEPCION ORDEN, HASTA SU CUMPLIMIENTO E INFORME CORRESPONDIENTE.TIEMPOS.

155. FAMILIARIZACION CON LA ORDEN FRAGMENTARIA:

En principio debe destacarse que el uso de la Orden Fragmentaria no estaba suficientemente ejercitada como procedimiento normalizado para ordenar misiones en tiempo de paz. Antes del conflicto MLV se las utilizó casi exclusivamente durante la ejecución de ejercicios operativos.

156. Esta circunstancia originó un primer inconveniente que consistió en familiarizar con su uso tanto al emisor como al receptor de OF. Los problemas surgieron por desinteligencia, por confusiones, falta de información, interpretación errónea, etc, que trajeron como consecuencia la solicitud de aclaraciones y el incremento de tráfico consiguiente.

157. Debe sumarse a ésto, que se utilizaron 2 tipos de OF (9 y 21 puntos), estimándose conveniente la adopción definitiva de una de ellas, la de 21 puntos (ver ANEXO 12).

158. Este problema se fué solucionando con el tiempo, pero en casi todos los casos exigió la presencia, durante la recepción de la OF del Jefe de Escuadrón del Sistema de Armas involucrado para efectuar sobre la marcha, las aclaraciones convenientes.

159. TIEMPO DE ALISTAMIENTO:

Otro detalle que debe analizarse en la emisión de OF es el tiempo de alistamiento que requiere cada sistema.

160. La BAM GAL operó con cuatro sistemas de armas de diferentes características y de diferentes tiempos de alistamiento (KC-130, A-4B/M-V, M-III y MK-62).
El alistamiento de KC-130 que fué requerido en tiempo siempre estuvo en condiciones de operar en oportunidad; no sucedió lo mismo con el sistema A-4B que debió interrumpir misiones por no tener tiempo suficiente para desarrollar toda la planificación necesaria.

161. El Sistema MK-62 fué muy irregular en su operación, existieron grandes cantidades de novedades y no pudo contarse con un tiempo confiable de alistamiento, debiéndose adecuar la hora sobre el OM a la disponibilidad de aviones y no a las exigencias de las operaciones en curso.

162. A efectos de solucionar este problema se envió el mensaje que se adjunta como ANEXO 13, a fin de que los tiempos requeridos de alistamiento sean tomados en cuenta como factor de planeamiento.

163. VERSION Y CONFIGURACION:

Este factor fué condicionante en grado sumo para el cumplimiento del horario sobre el OM. Lo ideal sería tener aviones en diferentes configuracio-

nes o "aprestados" para diferentes configuraciones de manera tal de configurarlos en poco tiempo a partir de la recepción de la OF, lo cual permitiría salir con una u otra configuración sin excesiva pérdida de tiempo. En caso de no ser factible esta posibilidad, el cambio de configuración debe tenerse presente en el tiempo necesario para el alistamiento de cualquier sistema de armas.

164. Durante el conflicto el Sistema A-4B optimizó sus tiempos formando equipos que apoyaban a la tripulación designada durante el alistamiento y colocación de los equipos personales; unos preparaban la navegación y otros realizaban el control previo al vuelo, pero de todas maneras tuvo graves problemas cuando en forma imprevista se ordenaron cambios de configuración.

165. DISPERSION:

El aeródromo de la BAM GAL debió mantener en operación una gran cantidad de aviones cuya dispersión era de difícil o imposible ejecución. Se trató de mantener dispersos el mayor número de aviones operativos pero considerando que también este hecho conspiraba contra la eficiencia y rapidéz del alistamiento.

166. INFORME DE MISION:

Los informes de misión se realizaron en dos formas: una preliminar y otra definitiva, presionados por lo variable de la situación. Se ordenó que apenas el piloto aterrizase viniera de inmediato al CIC para comunicar su informe al Comando de la FAS, para actualizar con mayor rapidéz la situación y ordenar en consecuencia las misiones subsiguientes (informe preliminar).
El informe definitivo era confeccionado con posterioridad por el Oficial de Inteligencia.

167. Lo establecido en tiempo de paz y practicado en los ejercicios operativos era que, al regreso de cada misión los tripulantes debían ser interrogados por el Oficial de Icia. de la Unidad quién a su vez producía y elevaba el informe definitivo correspondiente.

168. La experiencia obtenida indica que en caso de guerra, se adoptará nuevamente el procedimiento utilizado durante el conflicto MLV. a fin de asegurar la máxima rapidéz que requiere el Comando de la Fuerza Aérea en el TO.

169. REABASTECIMIENTO EN VUELO:

Las misiones A-4B tuvieron otra variable en su cumplimiento de tiempo y horario sobre el OM. que fué el reabastecimiento en vuelo muy condicionado por la reducida dotación de aviones KC-130.

170. Debe destacarse la eficiencia con que se realizó este procedimiento que en definitiva permitió salvar una gran cantidad de aviones averiados en su regreso a la Base y sobre todo permitió incrementar significativamente el tiempo de vuelo a baja altura durante la aproximación al OM y en el escape posterior.

XIV - INTELIGENCIA AEREA.

17[illegible]. PERSONAL:

Es de hacer notar que el Personal Militar de Icia. asignado, en su gran mayoría desconocía las tareas para la cual fué desplegado considerando:

1°) No haber realizado tareas de Icia. Aérea anteriormente.

2°) Desarrollar actividades en sus Unidades de origen, que no tienen relación con las tareas para la cual fueron designados.

3°) Desconocer elementos esenciales de información, referente al oponente y no haberlos impuesto oportunamente de la documentación de referencia.

4°) Tomar conocimiento de la escasa información obtenida, fuera de tiempo y oportunidad.

172. Lo precedentemente señalado, fué superado merced a la predisposi-/ción y deseos de satisfacer de dicho personal, aunque con las limitaciones - impuestas por las circunstancias y que escapan a los causantes.

173. MEDIOS:

La falta de documentación referente al oponente (fotografías, cartografía, información general), limitó la difusión adecuada de las capacidades del enemigo a los Escuadrones Aéreos desplegados a la BAM GAL.

174. Asimismo parte de la documentación recepcionada estaba escrita en idioma inglés, lo que limitó su adecuada interpretación y consecuentemente - su difusión.

175. La falta de comunicación directa con el CFAS A-2, no permitió adelantar los resultados de los interrogatorios de combate en tiempo y oportunidad dado que el mismo, debía ser evacuado por el único teléfono habilitado, - que en muchas ocasiones no era posible utilizar por el gran número de corresponsales.

176. INTERROGATORIOS DE COMBATE:

La tarea asignada al órgano Inteligencia referente a los interrogatorios de combate se desarrollaron con los inconvenientes producidos por:

1°) En oportunidad de regresar una Escuadrilla de cumplir una misión el interrogatorio lo realizaba inicialmente el órgano operaciones del CFAS y posteriormente el Oficial de Icia.

2°) Lo señalado fué informado oportunamente, dado que el CFAS (operaciones) había ordenado que la Ella. apenas arribada, debía formular su informe vía telefónica y posteriormente el llenado del formulario e interrogatorio detallado al Oficial de Icia.

3°) Esto ocasionaba que el informe de Inteligencia fuera elevado con 1/2 - hora de demora desde el aterrizaje de la Ella. en la BAM GAL.

4°) Esta circunstancia demoraba en tiempo y oportunidad la información, // más aún, provocó en reiteradas oportunidades aclaraciones de informes elevados, por interpretación errónea y/o deficientes.

177. DIFUSION DE LA INFORMACION:

Es de destacar, que la información de los resultados de misiones eran difundidas en ocasiones por medios no autorizados y/o confirmados lo que produjo dudas y/o aclaraciones del personal, con la consecuente interpreta-//ción de los hechos.

178. Tal situación fué producto de la inadecuada difusión de la información y a los niveles que no corresponden, esto es; al personal que no debe tener acceso a la información clasificada.

179. La demora con que se recibían los resultados y la información actualizada, "Zonas de recuperación, Areas de propia Tropa, Artillería Antiaérea enemiga", etc, impedían la difusión en tiempo y oportunidad.

180. SUGERENCIAS:

Se deberá establecer un medio de comunicación directa entre el CFAS-A2 y el órgano inteligencia de la BAM GAL, a fin de obtener y elevar la información actualizada en el menor tiempo.

181. Es importante contar con la cartografía y documentación detallada en castellano de las capacidades del oponente.

182. En algunas misiones el relevamiento fotográfico es fundamental a fin de dotar a las tripulaciones de los OM asignados, y no tener que buscarlos.

183. De los interrogatorios efectuados surge, que el apoyo del radar ha facilitado el éxito de la misión y consecuentemente dió serenidad a las tripulaciones.

184. Se deberá contar con Oficiales de Inteligencia Aérea, por Sistemas de Armas, con destino en los mismos, a fin de facilitar la integración entre tripulación y Oficial de Inteligencia, dándole confiabilidad y conocimiento fundamental para las operaciones. Este oficial deberá ser un aviador militar de la especialidad del Sistema de Armas, lo cual permitirá comprender, interrogar y juzgar las actitudes del enemigo.

185. CONTRAINTELIGENCIA:

PERSONAL:

1°) Dada la ubicación geográfica de la BAM GAL y la hipótesis de conflicto // con el vecino país CHILE, y la posible continuación de conflicto con Gran Bretaña por las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, es necesario se designe un Oficial Subalterno de la especialidad Inteligencia con perjuicio de funciones, como Jefe de División.

2°) Actualmente la tarea de Inteligencia aérea y Contrainteligencia es desempeñada por un Suboficial Subalterno de la especialidad. La índole e importancia de las tareas a cumplimentar, hacen imprescindible que se le asigne un Oficial Subalterno de la Especialidad.

186. MEDIOS:

1°) Se cuenta con información del posible oponente, CHILE, en tiempo y oportunidad, como así en cantidad, la misma es suministrada por la comunidad informativa.
De Inglaterra se tiene la información recopilada durante los días del conflicto, debiendo continuar su búsqueda.

2°) La información de estos dos Países, ha sido clasificada por el Personal Superior, desplegado como responsable de Inteligencia Aérea, quedando organizada la Sala de Situación de esta BAM GAL.

187. En lo que respecta a Contrainteligencia, se desarrollaron las siguientes tareas:

a) Estudios de Seguridad de la BAM en operaciones, dependiente del Comando de la Fuerza Aérea Sur.

El Personal especializado en AAa, en base a los medios disponibles y a las capacidades del oponente distribuyó la defensa.
El Servicio de Seguridad fué reforzado, de acuerdo al ANEXO 14; como así, la Seguridad exterior a cargo de una Ca. de Infantería del Ejército Argentino, desplegada a partir del alambrado perimetral de Cabecera 25, de acuerdo al ANEXO 14.

b) Enmascaramiento de BUNKER, alojamiento de aviones, planta de combustible y polvorines.
Asimismo se designaron lugares de seguridad, para los polvorines móviles alojados en camiones.

c) Confección de tarjetas para zonas restringidas y prohibidas, de acuerdo al modelo adjunto.
Control de tarjetas personales en uso en la Unidad, distribuídas en colores, de acuerdo a los sectores de accesos permitidos.

d) Listado y confección de tarjetas para Personal Civil que acompaña a las Fuerzas Armadas en operaciones.

e) Control de minorías extranjeras en el medio civil por parte de: Delegación de la Regional de Inteligencia Sur, Departamento II y Destacamento de Inteligencia 184.

f) Radioescucha y Chequeo de frecuencias en VHF y HF; control de Radioaficionados residentes en la zona.
Relevamiento de Personas, que viven en terrenos aledaños a la Unidad, - sobre todo minorías extranjeras.
Seguridad en las comunicaciones. Se inspeccionaron los pares telefónicos en ENTEL, como así en zonas interiores de la BAM GAL incluyendo el AD; dicha inspección estuvo a cargo de Personal de Comunicaciones.

g) El Jefe de la BAM GAL dió publicidad un Comunicado a la Población sobre uso restringido del Aeropuerto.
Se dió cumplimiento a la Directiva 2/82 emitida por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

h) Se registró al Personal de Pilotos Civiles radicados en la zona.
A nivel autoridad Municipal, se logró la presentación de artistas del - medio, como así también películas para ser proyectadas en el Casino de Soldados.

188. SUGERENCIAS:

Solicitar ante el Departamento Personal, la designación de un Oficial - Subalterno de la Especialidad de Inteligencia, por lo expuesto en párrafo 185 inc. 1°); dicho Oficial deberá tener jurisdicción y competencia dentro del ámbito Aeroportuario.

189. En el mediano plazo se debe solicitar el reemplazo del equipo Radio-receptor, dado que el mismo por su antiguedad no reúne las condiciones de operatividad necesaria para la escucha, asignando un local adecuado debido a que en este momento está instalado en el edificio del Lavadero.

XV - CARTOGRAFIA EMPLEADA EN LAS OPERACIONES AEREAS.SUGERENCIAS.

190. La Cartografía empleada para la planificación y navegación fué la co-// rrecta (1: 1.000.000).

191. Para la zona del OM se trabajó con la carta 1: 500.000 y el sistema grillado, lo que facilitó la ubicación en tierra del OM, pero que, al ser la situa-/ ción de gran dinámica, requería una permanente actualización, que no era viable - en vuelo, por el sistema adoptado.

192. Se sugiere que el grillado sea sobre la carta y no con una plantilla aparte, pués dichos elementos no se pueden emplear en vuelo en los aviones de combate.

XVI - EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DE TODO EL PERSONAL.

193. PERSONAL DE TRIPULANTES:

Respecto al equipamiento de los tripulantes, los mismos iniciaron, y algunos las concluyeron, con los vestuarios normales en uso, es decir sin traje antiexposición.

194. Este vestuario es apto para operación en climas templado o cálido y sobre tierra.

195. El teatro austral demostró deficiencia de la Fuerza en este aspecto, a saber:

- Se debía volar sobre agua y zona fría.
- No se disponía de trajes antiexposición.
- No se disponía de capuchas, botas, medias de abrigo, etc. aptos para la zona.

196. Al respecto se ensayaron un sinnúmeros de tipo y combinaciones de trajes antiexposición y podría resumirse que:

- El traje antiexposición que parece ser el más adecuado es el de AERAZUR por ser tipo estanco, lo que permite mantener el cuerpo seco, debiendo ser complementado con un protector de Neoprene para la cabeza, del tipo utilizado para caza submarina.

197. Respecto al calzado de vuelo, de las experiencias recogidas del personal eyectado sobre Islas Malvinas, el mismo no ofreció los resultados esperados, pués en la mayoría de los casos se desprendió la suela de goma.

198. En consecuencia, sería necesario solucionar ese defecto, a la vez que debería agregársele al sistema de cierre con cordones, un sistema de cierre a // cremallera, de forma tal que al perfecto ajuste por cordón, se agregue la rapidéz de extracción del calzado que otorga la cremallera, para el caso de ser necesa-/ rio quitárselo con urgencia en caso de emergencia.

199. Además, se le debería proveer a cada tripulante, un par de botas de vuelo extra de por lo menos DOS (2) números más grande, ya que el traje antiexposición va dentro de ellas. En todos los casos, las botas de vuelo para zona fría deben contar con un abrigo interno.

200. El equipamiento antiflama en uso debiera ser completado con guantes y máscara, para cubrir totalmente al piloto en caso de incendio.

201. Asimismo, en el aspecto armamento, debe diferenciarse al denominado de supervivencia, del de guerra. Un revólver de cañón corto y limitada carga de munición, tal vez no sea ni siquiera apto para supervivencia.

202. Dotando al personal de pilotos de un adecuado armamento de guerra, ya sea personal o para instalar en el asiento, con adecuada cantidad de munición, se cubren ambas necesidades.

203. Finalmente, es necesario destacar la importancia de disponer en cada Escuadrón Aeromóvil, de un especialista en equipos personales de vuelo y supervivencia.

204. PERSONAL NO TRIPULANTE:

En cuanto el equipamiento de este personal, debe aplicarse el mismo // criterio mencionado anteriormente, es decir, que debe adaptarse a la zona de operación.

205. En el caso concreto de la zona sur de nuestro país, este equipamiento debe reunir las siguientes características en sus componentes:

1°) BUZO:

a) Máximo abrigo con mínimo peso.
b) Utilizable con solo una camiseta manga larga y un calzoncillo largo, debajo del mismo.
c) Ser impermeable, para utilizarlo con viento frío, lluvia o nieve.
d) Cierres a cremallera o tipo "Velcro".

2°) CAMPERA:

a) Tipo "Anorak".
b) Máximo abrigo con mínimo peso.
c) Impermeable (con capucha).
d) Cierre a cremallera o tipo "Velcro".

3°) GUANTES:

a) Un par de cuero liviano, para permitir el trabajo con herramientas.
b) Un par de mitones de abrigo para usar sobre los de cuero.

30

4°) PASAMONTAÑA:

a) De lana, con abertura para los ojos.

5°) ANTIPARRAS:

b) Para protección de las zonas que deja expuestas el pasamontaña.

206. PERSONAL DE ARTILLERIA ANTIAEREA, SEGURIDAD Y DEFENSA.

1°) CALZADO:

a) El calzado provisto por la Dirección de Intendencia (Borseguíes de cuero), no se adapta a las características de la zona:

-Grandes heladas
-Nieve
-Lluvias
-Terreno arcilloso

b) Por lo anteriormente expresado, este tipo de calzado que no posee en su confección ningún material aislante, no es apto para el combatiente que debe desplazarse o permanecer sobre un suelo sumamente frío y húmedo.

c) De acuerdo con la experiencia vivida, el tipo de calzado que más se a-/dapta a la zona es el similar provisto a la Fuerza de Infantería de Marina; caña alta, sistema de cierre con ganchos, suela de goma y cuero.

d) De lo detectado en las Tropas Brit., las mismas utilizaban sobre los -/borceguíes una galocha caña alta de quita y pon fácilmente plegable para llevar en uno de los bolsillos del uniforme de combate.

2°) ROPA DE ABRIGO:

a) La ropa interior, los pullovers, medias, camisas, gorro con orejeras, -etc. son aptos; pero con relación al gabán de combate Zona Fría con Capuchón y Pantalón de Combate Zona Fría, cabe aclarar que las prendas si bien son abrigadas y no han tenido desgastes prematuros, las mismas son permeables al agua y la humedad, mojando el abrigo interior, se necesita de un tiempo muy prolongado en secarse; otro inconveniente es su limpieza que debe realizarse en ámbito civil, sistema en seco, lo que implica una gran erogación.

b) Lo más apto en Camperas, es la provista al Ejército, campera impermea-/ble "Douvet".

207. Los informes producidos por los Sistemas de Armas M-V y MK-62, se adjuntan como ANEXOS 15 y 16.

XVII - PERSONAL. DEFICIENCIAS Y PROBLEMAS DEL AREA EN EL ASPECTO OPERATIVO.

208. PERSONAL DE ARTILLERIA ANTIAEREA:

1°) OPERATIVO:

a) RH 20 mm: Se contó con una sola dotación de Personal Militar Superior y Subalterno y Tropa.

b) 35 mm: Con el requerimiento efectuado por esta BAM GAL y satisfecho por el CFAS, de personal especialista que se encontraba en distintas Unidades fuera de su especialidad, se pudo contar con DOS (2) dotaciones que es el mínimo.

c) 12,70 mm: Se empleó personal de cada Sistema de Armas para su utiliza-/ción.

d) Radar ELTA: Fué operado por el mismo Personal que se desempeñó en el C.O.AAa. sin inconvenientes.

2°) TECNICO:

a) RH 20 mm: Solo se contó con especialista en electrónica.

b) 35 mm: Se contó con dotación completa.

c) 12,70 mm: Se contó con armeros.

d) Radar ELTA: Sin especialista.

209. DEFICIENCIAS:

a) RH 20 mm: Es imprescindible duplicar su dotación operativa y en la parte Técnica, destinar a esta Unidad un mecánico de motores, de armamento, de electrónica e hidraúlica por Batería.

b) Radar ELTA: Es necesario un mecánico de Radar.

c) Como sugerencia sería la de mantener en todas las Baterías, dotaciones adscriptos como mínimo DOS (2) por armas. Realizando el personal mencionado instrucción semestral en las Unidades rectoras de cada tipo de material (Ej: MDP de 35 mm y en GAL de 20 MM RH), manteniendo planteles con idoneidad para la utilización adecuada de medios.

210. PERSONAL SISTEMA DE ARMAS M-III:

Al Escuadrón M-III le fueron asignadas tareas del siguiente tipo:

1°) CFAS: (a través de OOFF). Misiones de Escolta, Cobertura, Patrulla, Som-/brilla, Diversión e Interceptación sobre el Area Mlavinas.

2°) CIC GAL: Alerta en tierra con 2/4 aviones para Interceptación bajo control radar GAL.

211. Para el cumplimiento de las citadas tareas, se contó con SEIS (6) pilotos (1 Jefe de Escuadrón, 1 Jefe de Ella, 2 Jefes de Sección y 2 Numerales), número éste muy reducido e inferior al establecido por Tablas de Factores.

212. Dichas tareas debieron ser cumplidas con esa dotación, en razón de que se desplazó el personal disponible en tres bases de operación, no contándose tampoco con los pilotos adscriptos, que fueron destinados a otras tareas dentro del área "Defensa".

213. Por estas causas, el personal se vió sumamente exigido en su actividad, sin verse afectada la eficacia, por tratarse de personal antiguo y experto.

214. Los informes producidos por los Sistemas de Armas M-V y MK-62 se adjuntan como ANEXOS 17 y 18.

XVIII - TERMINAL DE CARGA.

Cuenta con elementos adecuados para tareas de carga y descarga, se hace necesario desplegar personal Subalterno idóneo como complemento en momentos picos. Asimismo la Terminal no cuenta con local adecuado para almacenamiento de efectos o material en tránsito, debiendo el mismo quedar a la intemperie, expuestos a las inclemencias del tiempo.

XIX - OTROS ASPECTOS QUE SE CONSIDERAN DE INTERES, ADEMAS DE AQUELLOS YA CONSIGNADOS EN LOS PUNTOS ANTERIORES, SON LOS QUE SE DETALLAN A CONTINUACION:

ORGANIZACION:

a) COMANDO:

215. Se considera de fundamental importancia la presencia y permanencia del

32

Comando de la CFAS en el teatro con jurisdicción sobre Bases con Unidades permanentes y con control operacional sobre Unidades asignadas temporariamente y operando en su área de jurisdicción (Escuadrones Aeromóviles).

216. b) BASES:

Con estructura logística que permita el apoyo a uno o más E.A.M. o su desplazamiento entre Bases Aéreas.

217. El control operacional ejercitado a través de un solo organismo dependiente de la Base para todas las operaciones de defensa y de ataque.

218. INFRAESTRUCTURA:

Resulta crítico los espacios para áreas de dispersión de aviones y armamento por lo cual para lo segundo desde la paz y cuando se realizan los movi-/mientos de tierra para la construcción de las pistas deben ser prevista su construcción.

219. Respecto dispersión de aviones, preveer igual que para el caso anterior que simultáneamente con la construcción de pistas se construyan las vinculaciones adecuadas que permitan desplazar los aviones hacia áreas interiores o exteriores de dispersión.

220. SERVICIOS:

El alojamiento es esencial en operaciones y debe, cuando no alcanza, - ser contratado directamente en la ciudad y el racionamiento ser brindado simultáneamente por las instalaciones permanentes (Casinos), considerándose un complemento adecuado las contrataciones de los restaurant o confiterías de los Aeropuer-/tos para lo cual cuando estos se construyan se debe preveer que tengan una capacidad adecuada (aproximadamente 400 raciones diarias).

221. Asimismo se debe analizar factibilidad de comidas preparadas tipo avión que se produzcan a escala industrial y luego se distribuyan.

222. SEGURIDAD Y DEFENSA:

Se tiene que pasar a sistemas modernos de seguridad, radares, visores de luz residual que complementen alambrados perimetrales, canes, iluminación, etc.

223. PERSONAL:

Se enfatiza en la necesidad de seleccionar a los Jefes para Escuadrones y Escuadrillas entre aquellos con carisma, prestigio personal, valor, espíritu de sacrificio para que su conducción sea aceptada por el resto de los pilotos.Esto - aún en desmero de otras calidades.

224. El problema del hombre que sale en forma reiterada a misiones de combate como las vividas se plantea en tensiones psicológicas y es allí donde cuenta - en forma definitiva la personalidad del Jefe; esto fué palpado en la realidad vivida.

225. COMISION DE ESTUDIOS:

Se sugiere la creación a nivel Departamento del COA o del Comando que se considere conveniente, con dedicación exclusiva, para que analice una a una todas las misiones de guerra desde su generación, ejecución, fuerzas que participaron, apoyo técnico, logístico, de inteligencia, etc. que incidieron en su ejecu-/ción para que se extraigan las conclusiones que de allí en más servirán para formular la doctrina de empleo de la fuerza.

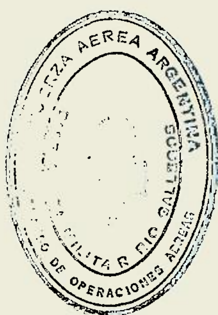
226 Se considera particularmente apto para la tarea propuesta, aquel personal que participó en el Comando y Unidades de la FAS.

33

227. MATERIAL:

Se considera lo más destacable con respecto al material de bombas a utilizar en el futuro la conveniencia de implementar, en base a los resultados obtenidos, durante el conflicto MLV, un análisis sobre la producción de bombas en la fábrica de armamentos que la Fuerza Aérea tiene instalado en el Area Material Córdoba. Ello permitirá disminuir la servidumbre del extranjero en este aspecto, como así también determinar los tipos necesarios para satisfacer los planes, al mismo tiempo que el uso programado de bombas de producción nacional por parte de los Escuadrones operativos que facilitará la puesta a punto de este tipo de armamento (espoletas, tren de fuego, condiciones balísticas, colas de alta velocidad o frenados, etc), y del personal que lo opera.

228. El mismo criterio se aplicaría además a la producción de cohetes y munición para cañones de nuestros aviones de combate.



COMODORO NELSIS NATALIO JUAN RODONI
JEFE BASE AEREA MILITAR "RIO GALLEGOS"

ANEXO 3



	GUARDIA NORMAL: 08:00 hs. a 08:00 hs.				REFUERZO DE GUARDIA: 19:00 hs. a 08:00 hs.			
PUESTO DE GUARDIA	OF. SUBALT.	SUBOF. SUPER.	SUBOF.SUBALT.	SOLDADOS	OF. SUBALT.	SUBOF. SUPER.	SUBOF.SUBALT.	SOLDADOS
Jefe de Turno					1 (uno)			
Puesto Principal		1 (uno)		3 (tres)				
Jefe Puesto A.Sur			1 (uno)	3 (tres)				
Refuerzo Acc.Sur							1 (uno)	
Jefe Puesto Polvor.			1 (uno)	6 (seis)				
Refuerzo Polvorín					2 (dos)		2 (dos)	15 (quince)
Jefe Puesto Transm.			1 (uno)	3 (tres)			1 (uno)	3 (tres)
Jefe P. Aeroplanta			1 (uno)	3 (tres)				
Refuerzo Aeroplanta						1 (uno)	1 (uno)	10 (diez)
Aux. de Puesto		1 (uno)						
Hangar Luria						1 (uno)		5 (cinco)
Patrulla MATE		1 (uno)		2 (dos)				
Patrulla ARCO						1 (uno)		5 (cinco)
Patrulla ROJO					1 (uno)			5 (cinco)
Cabecera 25				3 (tres)	2 (dos)		2 (dos) 2 (dos)Mec.	9 (nu[illegible]
Grupo CHOQUE					1 (uno)		1 (uno)	16 (d[illegible]


36

	GUARDIA NORMAL: 08:00 hs. a 08:00 hs.				REFUERZO DE GUARDIA: 19:00 hs. a 08:00 hs.			
PUESTO DE GUARDIA	OF. SUBALT.	SUBOF. SUPER.	SUBOF.SUBALT.	SOLDADOS	OF. SUBALT.	SUBOF.SUPER.	SUBOF. SUBALT.	SOLDADOS
Reten Erizo							1 (uno)	10 (diez)
Refugio Aviones				3 (tres)	2 (dos)		2 (dos)	18 (dieciocho)
Aeropuerto BRAVO				3 (tres)				
Reten Aeropuerto					1 (uno)		2 (dos)	24 (veintic.)
Cerro 5							1 (uno)	4 (cuatro)
Cerro 6							1 (uno)	4 (cuatro)
Cerro 7					1 (uno)			3 (tres)
Cerro 8							1 (uno)	3 (tres)
Radar							1 (uno)	6 (seis)
Posiciones 12,70							8 (ocho)	4 (cuatro)

TOTAL DE EFECTIVOS: OFICIALES SUBALTERNOS:.................. 11 (once)
SUBOFICIALES SUPERIORES:................ 6 (seis)
SUBOFICIALES SUBALTERNOS:................ 31 (treinta y uno)
SOLDADOS:................................174 (ciento setenta y cuatro)

NOTA: EL SERVICIO DE SEGURIDAD ESTUVO CONFORMADO POR TRES (3) GRUPOS DE GUARDIA.


37

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO FUERZA AEREA SUR

38

RIO GALLEGOS
17-MAY-82

DIRECTIVA INTERNA

TEMA: SISTEMA DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

ORGANIZACION Y FUNCIONAMIENTO

1. Las operaciones de búsqueda se efectuaron luego de que producida la emergencia los servicios sean alertados por el C.I.C.vía Base Aeronaval Gallegos.

2. En lo que hace a búsqueda se ha establecido que los aviones a participar inicialmente, dentro del marco de las 100 MN será efectuada por medio de un avión SKYWAN, perteneciente a la Prefectura Naval y 3 aviones AERO-STAR 600 A basados en el Aeropuerto Río Gallegos; la coordinación de estos medios se efectuará a través del Oficial de la Armada destacado en el C.I.C.

3. Luego que la operación de localización se haya concretado se efectuará la salida de un helicóptero PUMA de la Prefectura Naval, basado en la Base Aeronaval.

4. Posteriormente y de acuerdo a los resultados del helicóptero antes mencionado, se enviarán helicópteros S 58 de Fuerza Aérea; ello dependerá de:

1°) Autonomía de permanencia en el sector del helicóptero PUMA.

2°) Cantidad de personal a rescatar.

5. En lo que hace a las posibilidades de los helicópteros S 58 se ha establecido que:

1°) El radio de acción de los dos helicópteros S 58, ubicados en la Base Aeronaval es de 100 MN, a partir desde su punto de salida.

2°) El tiempo de permanencia en el lugar de rescate es de 45 minutos (tiempo que se puede ampliar si la distancia al punto de rescate es inferior a las 100 MN.

3°) El tiempo desde Gallegos hasta las 100 MN se ha establecido en una hora 6 minutos, debiendo considerarse este mismo tiempo para el regreso (Ambos tiempos son sin considerar el viento), se desprende que el tiempo máximo de vuelo para cada aeronave (S 58) es de 2 horas 57 minutos con una carga de combustible de 2.893 Libras.

6. La coordinación entre helicópteros se efectuará en forma similar a lo expuesto en párrafo 2.

7. Las tripulaciones de los helicópteros están integradas de la siguiente forma:

a) 2 pilotos.
b) 1 mecánico.
c) 1 Pararescate.

8. La vestimenta a llevar será:

a) Para pilotos y mecánicos:

1) Traje antiexposición color naranja.
2) Chalecos salvavidas individual

b) El pararescate:

1) Traje antiexposición seco.
2) Chaleco salvavidas individual.
3) Elementos de supervivencia adicionales.

9. En los helicópteros se encontrarán los siguientes elementos:

1°) Balsa de rescate.

2°) Un tambor para señalamiento.

3°) Una manta o bolsa de dormir.

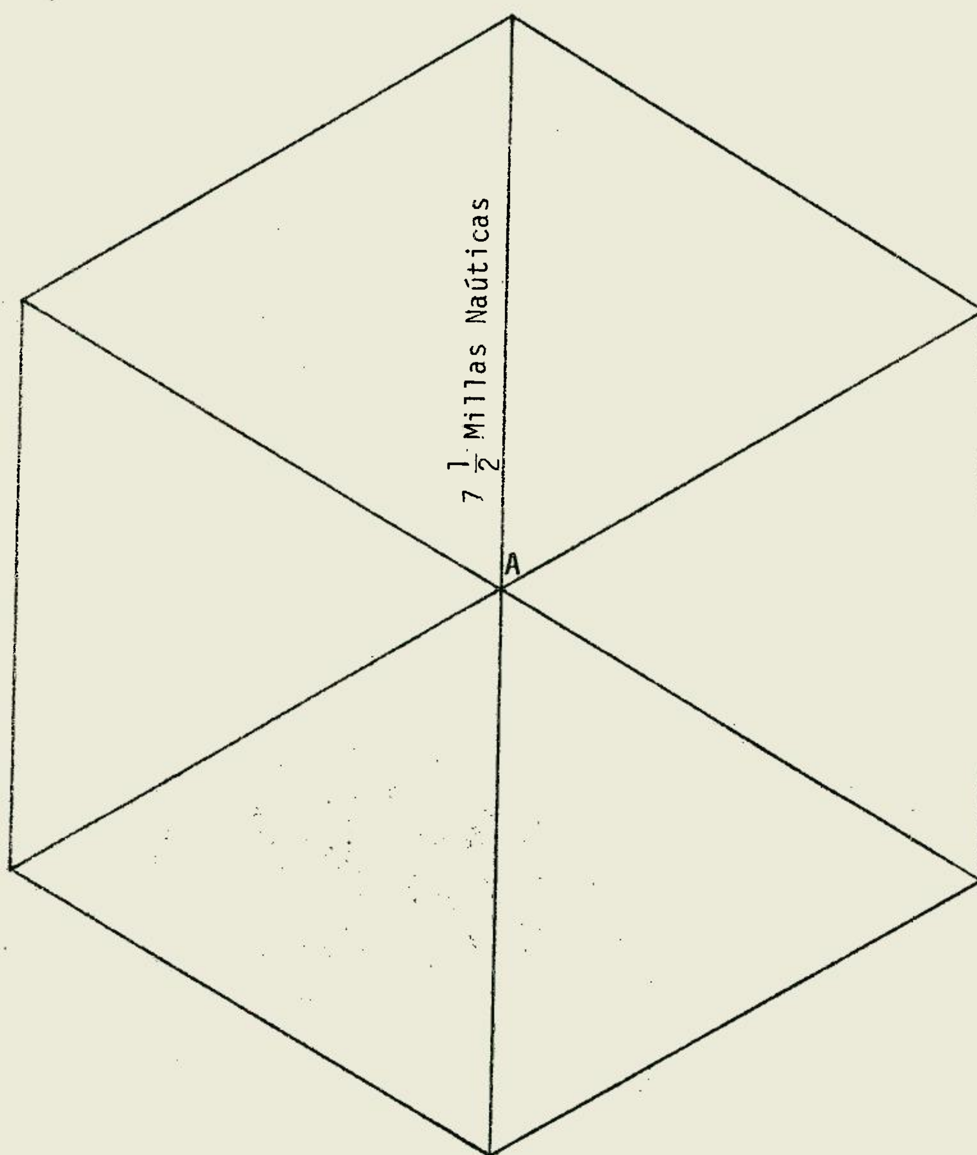
4°) Botiquín de primeros auxilios.

10. Los pilotos permanecen alojados en el Hotel Santa Cruz.

11. Diariamente el oficial más antiguo requerirá los distintos códigos radiales como así también frecuencias.

12. Se adjunta un gráfico con el sistema de búsqueda a efectuar desde el punto de origen.

SISTEMA DE BUSQUEDA



Referencias: Punto A - Punto origen

Alejamiento desde el Punto A $7\frac{1}{2}$ Millas Naúticas

COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
BASE AEREA MILITAR RIO GALLEGOS

41

INFORME DE ACTIVIDADES EFECTUADAS A PARTIR DEL DIA 06-MAY-82

1. Que en la fecha indicada me trasladé a la IX Brigada Aérea de acuerdo a directivas emanadas del CAE, a fin de evaluar en esa, la existencia de personal y material adecuado para la estructuración de un sistema de ByS.

Asimismo se me ordenó esperar el arribo del señor Comodoro VAZQUEZ, previsto inicialmente para el día 08 de mayo de 1982.

2. Que luego de efectuar consultas pude verificar que en la IX Brigada - Aérea no existían ningún tipo de medios ni personal con las posibilidades mencionadas, excepto un helicóptero Bell 212, perteneciente a la VII Brigada Aérea afectado a misiones tácticas, motivo por la cual estaba artillado.

3. Que posteriormente efectué una comunicación telefónica con el señor - Comodoro VAZQUEZ, a raíz de su demora en llegar a Comodoro Rivadavia, quién me ordenó continuar viaje a GAL, a fin de organizar un sistema de ByS en esa, con los medios disponibles obtenidos en la requisición de helicópteros S-58 de la empresa helicópteros Marinos S.A., medida que hice efectiva el día 10 de MAY-82.

4. Que a mi arribo a GAL, efectué la presentación al señor Jefe de Unidad, a quién luego de interiorizarlo de mi misión me dió libertad de movimiento para el logro de ese fin.

5. Que pude verificar en forma similar a CRV, la no existencia de medios y personal adecuados que pudiesen ser afectados a tareas de ByS, excepto también un helicóptero perteneciente a la VII Brigada Aérea: tratándose de un Bell 212 artillado.

6. Que en consecuencia me apersoné al Batallón de Infantería de Marina, donde se encuentran los helicópteros requisados, allí fué atendido por el 2 Jefe de Batallón por no encontrarse el Comandante del mismo, se hace mención que fué negada ese día una observación visual de material perteneciente a la Fuerza Aérea alegando el 2° Jefe no disponer de órdenes precisas.

7. Que al día siguiente o sea el 11-May-82, me contacte con el Capitán - TENCONI quién me comunicó que los helicópteros Marinos requisados por Fuerza Aérea no podían ser sacados del Hangar hasta que no llegaran órdenes por sus mandos naturales; llegando solo a autorizarme a disponer del mencionado material - con fines de estudios pero solamente en tierra.

8. Que luego, me apersoné al señor Comodoro RODONI, quién me ordenó coordinar con la Armada la suma de esfuerzo en lo que hace a ByS.

9. Que al siguiente día 12 arribaron para integrar mi dotación los primeros Tenientes TRINCHERO y MUSANTE. Ese mismo día luego de una conversación conciliatoria logré la autorización del Jefe de la Base Naval para sacar los helicópteros fuera del hangar y efectuar prácticas de puesta en marcha.

10. Que un día más tarde, 13 arribó otro piloto el Teniente CERVELLI; ese - mismo día y luego de otra conversación conciliatoria obtuve permiso para efectuar vuelos locales de instrucción con la orden estricta de no alejarme del perímetro de la Base.

11. Que a raíz de no haber existencia de JP1 en esa Unidad, se autorizó el día 14 a efectuar vuelos para cargar combustible desde la Base Aeronaval hasta el Aeropuerto GAL. A partir de ese mismo día se efectuaron vuelos de instrucción quedando habilitados como Comandantes de los dos SK-58 el Primer Teniente MUSANTE y el Teniente CERVELLI, convocados por Fuerza Aérea y pertenecientes a la empresa Helicópteros Marinos y el Capitán ALESON y el Primer Teniente TRINCHERO - como copilotos.

42

12. Que el día 15 tomé contacto con los tripulantes del helicóptero PUMA y el avión SKYBAN pertenecientes a la Prefectura Naval Argentina, con la misión de búsqueda y salvamento y en razón de recibir órdenes del señor Comodoro RODONI de permanecer en la Base Naval y sumarme a los esfuerzos de la Prefectura Naval, procedí a redactar la orden interna para el sistema de ByS que figura como Anexo 1. Folios 38-39-40

13. Que al tomar conocimiento de que las órdenes para el ByS de Fuerza Aérea provenían desde el FAS y que las de Prefectura desde RIO GRANDE; se coordinó con el Capitán de Fragata BOYS de la Armada con destino en el CIC, que en el caso de una salida rápida de ByS el ordenaría esa misión y que luego informaría a la FAS y a RIO GRANDE.

14. Que el día 17 llegó a esta el señor Comodoro VAZQUEZ, desde Puerto Deseado, con dos pilotos más, los Alfereces MARIANI y MANA, y el Primer Teniente TOMASINI y el Inspector CLEU perteneciente a la Dirección de Aeronavegabilidad capacitados para efectuar requisiciones de helicópteros. Luego de su estadía por 3 días partió nuevamente el Comodoro VAZQUEZ con destino a Buenos Aires, en compañía del 1er.Ten.TOMASONI quedando el resto del personal antes mencionado para integrar las dotaciones.

15. Que el señor Comodoro VAZQUEZ me ordenó continuar con esa forma de trabajo y manifestándome que me enviaría alSuboficial IBARRA desde Puerto Deseado cosa que se materializó el día 22 de mayo al trasladarme en forma personal hasta ese lugar, a fin de retirar al mencionado Suboficial en razón de estar retenido en esa por el Capitán PADIN; ese mismo día fué enviado a Buenos Aires el señor CLEU ya que por no tener jerarquía militar no podía cumplir funciones en vuelo.

16. Que el día 26 de mayo, se mandó un mensaje al CFAS que figura como anexo 2 y una reiteración el 6 y 7 de junio que figuran como anexos 3 y 4, solicitando especialistas para rescates previa coordinación con el Mayor BAROZA del CFAS y el Vcom. PAGOTO del CAE, sin que hasta el momento esa solicitud se haya materializado, pese haber recibido una confirmación telefónica proveniente del Capitán ACOSTA del FAS de que los mismos ya estaban en camino.

17. Que el día 6 de junio pasó por GAL el Comodoro VAZQUEZ con el 1er.Ten TOMASONI y el Inspector CLEU con destino final a GRA.

18. El día 08 de junio regresó el Comodoro VAZQUEZ a GAL para hacerse cargo del sistema de ByS de la Fuerza Aérea en GAL.

19. Que el día 11 de junio a raíz de una ruptura de un eje de trasmisión de la caja combinada del helicóptero LV-OCM, ocurrió el accidente que figura como Anexo 5. Ese mismo día el señor Comodoro VAZQUEZ consiguió por intermedio del señro Vcom. LECONTE, Ministro de Gobierno de GAL, un habgar de Y.P.F. en la Base GAL como así también la construcción de elementos para ByS. Asimismo consiguió personal perteneciente a la Dirección de Mantenimiento de la Gobernación para efectuar trabajos en el hangar de Y.P.F., ya que este se encuentra sin terminar. También ofreció para el sistema de ByS una camioneta para traslado de personal haciéndose notar la inestimable ayuda proporcionada por el señor Vcom. LECONTE.

20. Que luego se procedió a trasladarse desde la Base Naval hasta la Base Aérea asiento natural del ByS.

21. Que se deja constancia aquí, que el Jefe de la Base Naval me comunicó que debía desalojar a la empresa Helicópteros Marinos, en ese momento Fuerza Aérea, sino se pagaban los alquileres respectivos.La Fuerza Aérea y a título de colaboración cedió para la Armada un pañol que estaba alquilados por helicópteros Marinos y además a requerimiento de esa Fuerza se efectuaron vuelos de traslado de personal. En la actualidad pese a no haberse renovado el contrato de alquiler, el Capitán de Corbeta TENCONI, autorizó el uso de una Oficina Pañol con elementos de Fuerza Aérea.

43

De lo expuesto se desprende:

1°) Que de hecho no existe en la Fuerza Aérea un sistema de ByS acorde con la misión y la tarea específica.

2°) Se deben implementar de ahora en más todos los sistemas que de acuerdo a la orden 39.829/47 compete a la Fuerza Aérea en lo que hace a ByS.

3°) Que a consecuencia de que la Fuerza no ha tomado los recaudos necesarios la Armada a través de la Prefectura ha implementado su propio sistema con material y personal altamente especializado.

RIO GALLEGOS, 18 de junio de 1982.

Capitán JULIO ALESON

IX - ARMAMENTO Y EQUIPOS DE APOYO ESPECIFICO.

1. SISTEMA DE ARMAS MK-62.

ARMAMENTO: Se utilizó la Bomba MK-17 para:

1°) Cola retardada - Lanzamiento BTR.

2°) Cola fija o extensible - Lanzamiento BOH.

3°) Cola extensible con espoleta modificada de gran retardo - Lanzamiento BOH.

4°) Cartuchos con CHAFF y Bengala infraroja.

2. No se presentaron problemas en el lanzamiento ni el funcionamiento del armamento, excepto la bomba de gran retardo que no explotó al impactar en el Petrolero Hércules.

3. EQUIPOS DE APOYO:

Se tenían en GAL:

1°) DOS (2) Carros elevadores de bombas.

2°) 31 Cuerpos y 36 colas fijas.

4. A partir de ordenarse la operación desde BAM GAL se requirió a la FAS, el traslado desde TRE de:

1°) DOS (2) gatos grandes.

2°) UN (1) juego herramientas para armado de bombas.

3°) UN (1) Juego herramientas para carga de bombas.

4°) UNA (1) lanza remolque.

5. Se solicitó a la FAS una lista de repuestos para poner en servicio aviones. De estos elementos arribaron equipos de radio y de equipo Doppler y SEIS (6) Suboficiales en un avión LEAR JET, en la madrugada del día 13.

6. No se concretó el traslado de los equipos de apoyo y el cambio de colas retardadas por fijas se realizó con las bombas puestas en los aviones para la última salida del día 13 (hora sobre el OM 22:40 hs), ni tampoco arribó todo el material necesario para poner en servicio los aviones, hasta el día 14 de junio.

7. Debido inicialmente a la falta de tanques de puntera, modificación de retardos de espoleta, la heterogeneidad del empleo del avión es:

- BOH 40.000´
- BTR 350/500´NOC
- BOR 50´ Ataque al tráfico marítima.

8. Se debió comprometer personal y equipos de apoyo para efectuar los cambios de configuración interna y externa, por lo cual no había tiempo ni personal suficiente para solucionar novedades del avión en forma eficiente. Esto produjo una disminución significativa de las horas de mantenimiento, lo cual incidió en el incremento de la cantidad de fallas de Compás G4B, Dopper, Radar altímetro y engranamiento de motores que sufrió el material.

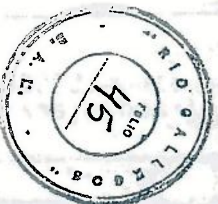
OPERACIONES DEL DIA: 1° DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL OF 1090	ZONDA	2 M-III	06:44	-	08:10 - 188 MN	-	08:33	GAL	COBERTURA
GAL	PERRO	KC 130	08:43	-	08:55 - 29 MN	-	12:29	GAL	
GAL OF 1092	TOPO	4 A 4B	08:59	-	10:34 - 120 MN	-	11:23	GAL	TOPO 2 - ARR 10;58 - Falla Transferencia (Cap.PALAVER) (Ten. GALVEZ) (1° Ten. GUADAGNINI) (Alf. GOMEZ)
GAL OF 1093	TABLON	2 M-III	09:12	-	10:55 - 125 MN	-	11:09	GAL	COBERTURA
GAL OF 1098	FOCO	2 M-III	10:23		17:47 - 144 MN	-	12:13	GAL	COBERTURA
GAL OF 1092	LOCO	1 KC 130	15:35				18:58	GAL	
GAL OF 1109	DARDO	2 M-III	15:42	-	-	-	-	-	COBERTURA No regresan (Cap.GARCIA CUERVA-Fallecido) (1° Ten.PERONA-Eyect.y recuper)
GAL OF 1108	BUITRE	2 M-III	15:53		17:06 - 160 MN		17:31	GAL	COBERTURA. Jefe de Sección informa que Secc.DARDO habrían sido derribados en MLV en combate aéreo.

GAL	OF 1110	TRUENO	4 A 4B	16:17		18:25 - 120 MN		18:45	GAL	TRUENO 4 ARR 17:59 x falla de transferencia (Cap.CARBALLO) (Ten. RINKE) (1° Ten. CACHON) (Alf. CARMONA)
GAL	OF 1112	FOCO	2 A 4B	16:29				17:49	GAL	La misión les fué anulada en vuelo por la FAS (1° Ten. VELAZCO - Ten. OSSES).

ANEXO 8

C6.3.224



OPERACIONES DEL DIA: 1° DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES

OPERACIONES DEL DIA: 2 DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1118 COYA IFF 4610	2 A-4B		08:30 a 08:45					APOYO DE FUEGO
GAL	OF 1118 Ella.TRUENO " VARON " AIKE IFF 4650	12 A-4B			CANCELADA POR ORDEN DE LA FAS (Trasmitió Vcom. VALERI - 13:10)				ANULAR CABEZA DE PLAYA.
GAL	OF 1119 QUINCHO IFF 4635	2 A-4B		08:45 a 09:00					APOYO AL FUEGO.
GAL	OF 1120 MINGO IFF 4655	2 A-4B		09:00 a 09:15					APOYO DE FUEGO
GAL	OF 1121 LANZA IFF 4660	2 A-4B		09:15 a 09:30					APOYO DE FUEGO
GAL-AFRONAVAL	OFF 1118 QUICO IFF 1515	KC-130							

NOTA: A LAS 05:00 hs. - Vcom. GALLO Trasmitió las OOFF: 1118,1119,1120 y 1121.

A LAS 05:20 hs. - My. CHUNCO informa orden A-3 FAS DESPEGUE Avs. A-4B SERA ORDENADO POR CFAS.

A LAS 05:25 hs. - El Cdte. del KC-130 coordina con CFAS despegue desde Aeronaval. La orden de despegue la dará CFAS (informó My. CHUNCO).

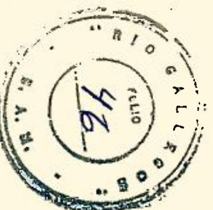
A LAS 14:34 hs. - CFAS ordena Tripulantes afectados a OF.1118 (A-4B y KC-130) a los aviones - Trasmite My. OLIVA.

A LAS 15:00 hs. - CFAS ordena a los tripulantes afectados a OF.1118 pasar a 30 mín.- Trasmite My. MEDINA.

ANEXO 8

C63.225

OPERACIONES DEL DIA: 2 DE MAYO DE 1982



OPERACIONES DEL DIA: 3 DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1150 FUERA IFF 4610	4 A-4B	15:53	17:10 a 17:15			17:24	GAL S/N	AON Misión suspendida por orden de la FAS.
GAL	OF 1151 TRUENO IFF 4635	4 A-4B	16:08	17:25 a 17:35			17:33	GAL S/N	AON Misión suspendida por orden de la FAS.
GAL	OF 03/ARA RATA IFF 1517	KC-130				REV.09:30 a 09:45	17:		REV - 3 Super Stendart VINCHA con 2 LITORAL
GAL	QUIKO	KC-130	14:17				17:54	GAL	MISION SUSPENDIDA POR ORDEN DE LA FAS.



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 4 DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 03/ARA RATA	KC-130	08:40				13:38	GRA	REV. a 3 S.ETENDART-VINCHA con 2 LITORA RATA aterrizado en GRA por Met. 18:17 RATA ARR en GAL S/N

NOTA: 09:30 AERODROMO CERRADO PARA TODA OPERACION POR MINIMOS METEOROLOGICOS.

EN LA FECHA NO SE OPERO CONTRA EL ENEMIGO POR MET.



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 05 DE MAYO DE 1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP?	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1164 LENTE	4 A-4B		09:00 a 09:10	CANCELADA ORDEN CFAS POR MET.				AON - BUQUE PIQUETE RADAR ALTERNATIVA RECON.OF ISLA LEONES MARINOS
GAL	OF 1165 CANA	4 A-4B		10:00 a 10:03	CANCELADA- ORDEN CFAS POR MET.				AON

EN LA FECHA NO SE OPERO CONTRA EL ENEMIGO POR MET.



OPERACIONES DEL DIA: 06-MAYO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1168 FIERA	4 A-4B							A O T hora H a confirmar por CFAS.
GAL	OF 1169 TRUENO	4 A-4B							A O T hora H a confirmar por CFAS.
GAL	PIANO	1 M-V	15:36				17:22	GAL	Vuelo de comprobación con tanques de 1.700 lts. ARR S/N

12:23 - La FAS ordena 1 Ella. de A-4B a 30 mín. y la otra en descanso (referido OF 1168/69) Trasmitió Vcom. GALLO.

16:50 - La FAS ordena persona A-4B en descanso - Trasmite My. OLIVA.



OPERACIONES DEL DIA: 07-MAYO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	PUMA	KC-130	12:42						Aterrizado en otro AD, de despliegue de la FAS.
GAL	KIKO	KC-130	17:59				19:08	GAL	S/N

NO SE REALIZARON OTRAS OPERACIONES CONTRA EL ENEMIGO.



OPERACIONES DEL DIA: 08-MAYO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
	NO SE REALIZARON OPERACIONES CONTRA EL ENEMIGO.								

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 09-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
SJU	TRUENO	4 A-4C	13:26			15:20 + 30'		SJU	15:00 Regresan 2 TRUENOS por Met. no llegaron al OM. 2 TRUENOS pasan bajo capa y siguen al OM.
SJU	PUMA	4 M-V	13:46			15:15	15:21	SJU	Aterrizaron sin llegar al blanco por Met.
SJU	CONDOR	3 A-4C	14:35			16:20 + 30'	16:46	SJU	No alcanzaron el OM por Met.
SJU	FORTIN	2 A-4C	14:50			16:35 + 30'	17:00	SJU	No alcanzaron el OM por Met.
SJU	JAGUAR	4 M-V	15:09			17:30	16:46	SJU	No alcanzaron el OM por Met.

NOTA: Secc. TRUENO que siguió hacia el objetivo debió aterrizar hora tope 16:00 —— siendo 16:45 SJU aún no tiene enlace con dicha Secc. Siendo las 17:30 se dá por desaparecido. Se presume que habrían chocado contra las Islas por mala visibilidad.

Tripulantes de la Sección TRUENO desaparecida: Ten. CASCO
Ten. FARIAS



ANEXO 8

OM 14 MN - DE LA COSTA ISLA SOLEDAD

1 Destructor + 1 Frag. Misil.

OPERACIONES DEL DIA: 12-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA	H.OM	150 MN HORA	100 MN HORA			OBSERVACIONES
GAL OF 1177	CUÑA	4 A-4B	12:20	14:00	14:45				CUÑA 4 ARR 14:52 (Alf. VAZQUEZ) CUÑA 3 Derribado por A.Ae. Fragatas No regresaron CUÑAS 1,2 y 3.
GAL OF 1180	ORO	4 A-4B	12:52	14:12	14:57	14:55			15:10 3 OROS en zona. 15:17 ARR ORO 1,2 y 4 No regresó ORO 3
GAL	DURO	KC-130	11:50	12;40	15:37				
GAL	CACHO	KC-130	11:55	12:45	15:52 en CRV				
									DESAPARECIDOS:(CUÑA 1 -1° Ten.BUSTOS) (no regresan:)(CUÑA 2 -Ten. IBARLUCEA) CUÑA 3 -Ten. NIVOLI (Batido por AAe de los buque ===== ORO 1 - Cap. ZELAYA) ORO 2 - Ten. ARRARAZ)Sí regresaron ORO 4 - Alf. DELLEPIANE) ORO 3 - 1° Ten. GAVAZZI (no regresó, cae a 30 MN al Sur de [illegible] DARWIN con rumbo 240°. =====

El KC 130 -"DURO" Cdte.Vcom.CANO, informó que esperó en el punto de reunión para reabastecimiento a partir de las 09:15 para los ETENDART.

1°) Se les informó una demora de 45' y 2°) de les dió nueva demora de 15', 3°) se ordenó a las 10:15 el ARR a DURO en GAL, lo que hizo a las 10:45.

==

En la reunión con el Cte.FAS, se le aclaró no pasar por TEL. las coordenadas del punto de reunión con el KC-130, se requirió el uso de la Grilla.

==

ANEXO 8

OM 14 MN - DE LA COSTA ISLA SOLEDAD

1 Destructor + 1 Frag. Misil.

OPERACIONES DEL DIA: 12-MAYO-82

AERODROMO DE		TIPO							OBSERVACIONES

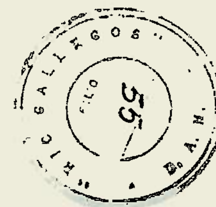
C6.3.e33



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 13 al 20 DE MAYO DE 1982

NO SE OPERO POR RAZONES METEOROLOGICAS.



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 21-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA PREVIS SOBRE OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR.	OBSERVACIONES
GAL Frg.1185	H 4107 Secc. AGUILA	2 M-III	09:56	10:10		11:56 + 10	11:17	GAL	OM PAC COORDENADAS: 51° 40 S 62° 45 W
Frg.1186	B 4106 Secc. CONDOR	2 M-III	10:01	10:12		11:10 + 10'	11:12	GAL	DIVERSION. FL 400

Vcom. GALLO——08:15——PASO TODOS LOS AVIONES A 30 MN (Los M-III estaban a 5' en el Bunker y se vinieron) — Aus. siempre bajo control RADAR MLV

Com. CORREA CUENCA ordena a las 09:10.....8 A-4B a 30 mín.

Mayor GODOY transmite orden fragmentaria para 2 Secc. M-III a las 09:15. Los pilotos salen a los AVS. a las 09:30.

Mayor GODOY transmite orden fragmentaria para 8 A-4B - a las 09:50

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	HORA PREVIS SOBRE OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR.	OBSERVACIONES
GAL OF 1189	MULA IFF 3132 (con 4)	3 A-4B	11:28	REGRESO M-III	10:45 contacto RADAR con AGUILAS y CONDOR-170 MN	13:30	12:24 Mula 3	GAL	HORA REV. 11:50 MULA 3 regresa por problemas de transferencia. 1° Ten. CACHON
GAL 1190	PICO 3132 (con 4)	3 A-4B	11:34		11:05 20 MN transferidos a TWR -11:10 a 2' de ARR	13:35	12:44	PICO 4	Transferencia 1° Ten. CACHON Alf. GOMEZ - Idem
GAL 1192	PALO 3135	2 A-4B	incluídos en						" " - Idem
Cte.Vcom. CABANILLAS. GAL	TIGRE IFF 1510	KC-130			ORION y LEO regresando.	13:18	13:17	GAL	Solicita urgente combustible y Grupo Electrógeno en Terminal de Carga.
	PESA (TIGRE 2)	KC-130			WN LEO con un Plano perforado.	13:18	13:21	GAL	

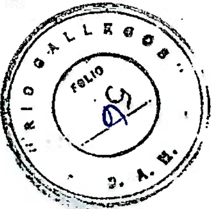
OF GAL 1196	ORION IFF 3140	3 A-4B	13:33	1h 02' hasta el OM. REV.al regreso	REV. 1h 30 después del despegue.	15:33 + 10'	14:56 15:36	GAL	ORION 1 1/T VELAZCO Reg.x Téc 2 Ten. OSSES 3 Ten. ROBLEDO
OF GAL 1197	LEO IFF 3141	3 A-4B	13:34	14:40 se vuelve el ORION 1		15:34 + 10'	15:41		LEO (1 1/T FILIPINI (2 Alf. VOTTERO (3 Ten. AUTIERO
	MULA MULA MULA PICO C/3	3 A-4B 2 1 3			13:18 13:27 13:30 13:29		13:42 13:54 13:59 14:05	GAL	MULA 1 -Cap. CARVALLO 2 -Ten. RINQUE 3 -1/Ten. CACHON (PALO) 4 -Alf. CARMONA PICO 1 -Cap. PALAVER 2 -Ten. GALVEZ 3 -1/Ten. GUADAGNINI 4 -Alf. GOMEZ (PACO)
GAL FL 100	IFF 1510 TIGRE 1	KC-130	14:02	Hora prevista de REV 15:32					AGUILA 1 - SANCHEZ " 2 - MAGGI CONDOR 1 - HOOK " 2 - SELLEZ
OF 1200 GAL	CICLON IFF -4117	2 M-III "H"	FL 400 14:39		16:11 contacto radar 20 MN	15:59 + 10	16:18		CICLON 1 - SERWINSKI " 2 - PUIG
GAL FL 100	IFF 1510 PESA	KC-130	15:20			18:10	18:06		VER AL DORSO →
OF GAL 1203	MATE IFF 3132	4 A-4B	16:15		18:00 contacto radar 150 MN regresando S/N	18:15 + 10	18:36 S/N		MATE 1 - Cap. VARELA 2 - Ten. ROCA 3 - Ten. MAYOR 4 - Alf. MORONI

ANEXO 8

C6.3235

(RACIONES DEL DIA: 21-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP	HORA PREVIS SOBRE	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE	HORA DE	AD. DE	OBSERVACIONES



DIA: 22/MAYO/82 a las 15:00 LA FAS CONFIRMO QUE:

De los 5 M-V cuyos pilotos se eyectaron sobre MLV. 4 se encuentran en Puerto Argentino S/N:

Mayor PIUMA
Cap. DUNADILLE
1° Ten. SENN
1° Ten. LUNA

NOTA: El Ten. BEAM fué alcanzado por AAe. antes de llegar al blanco, pero fué visto cuando se eyectó y descendía cerca de una Fragata Británica.

De la ELLA. de A-4Q de la Armada que operó desde GRA. se eyectaron 3 pilotos sobre MLV. Se confirmó que uno ya fué recuperado en el FARO.

C6.3.2

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 22-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESGUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO. OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	CACHO OF 008	KC-130	13:05				18:53	GAL	REV- Hora prevista- 14:00/14:15 A-4Q para A-4B. REV - 15:00/15:15.
GAL	CHISPA OF 1207	6 A-4B	15:22	Pto. SUSSEX	16:42	17:45	2 y 4: 16:43 1 y 3: 16:58	GAL	CHISPA 1 -1° Ten. BERRIER " 2 -1° Ten. SANCHEZ (1) " 3 -Ten. CERVERA " 4 -Cap. VARELA (1) " 5 - Ten. ROCA " 6 - Alf. MAYOR
							5y6 (1) 18:21	GAL	La Secc. que arribó al OM no pudo ver el blanco y lanzó las bombas de forma estimada. NOTA: Siguen como CHISPAS (1).
GAL	PITON O.F. 1208	2 M-III	14:42	15:15 FL 400			16:03	GAL	PITON 1 - My. SANCHEZ PITON 2 -Cap. CZERWINSKI Informó que entre 15:10 y 15:23 en el punto, sin enlace con MLV.
GAL	COBRA OF. 1209	2 M-III	15:45	16:15 FL 400			17:22	GAL	COBRA 1 -Cap. HOOK COBRA 2 -Cap. BALLESTEROS

INFORME DE LA FAS.	SE RECUPERO LA ELLA. RATON-	3 M-V	DIA 21/5/82							15:20 My. FALLONIER del CFAS informa se recuperaron en MLV los 3 Pilotos M-V eyectados ayer: My.PIUMA-Cap, DONADILE-1° Ten.SENN. Vcom.ROMAN informó recuperado también 1° Ten. LUNA. Ten. BEAM fué visto eyectarse y caer cerca de una Fragata. My.PIUMA y 1° Ten. SENN fueron - traídos a CRV en la noche del 24.

ANEXO 8



OPERACIONES DEL DÍA: 22-MAYO-82

GAL	DARDO OF 1218	2 M-III	14:24	15:00	15:25 DARDO con 2		15:47	GAL	My. SANCHEZ / 1° Ten. PUIG > DARDO S/N
GAL	FLECHA OF 1219	2 M-III	14:31	15:00	15:37 FLECHA con 2		16:12		Cap. ZERWINSKI / Cap. BALLESTEROS > FLECHA
GAL	VULCANO OF 1220	4 A-4B			LA FAS ORDENA REGRESO DE LA ELLA. VULCANO.		16:54	GAL	VULCANO S/N...1-Cap. PALAVER 2-Ten. GALVEZ 3-Ten. ROBLEDO 4-Alf. VOTTERO } Efectuaron vuelo de consumo próximo al AD. GAL. para posterior aterrizaje.
GAL	ROMA	KC-130	15:01	15:30	REV + 15' REV. ALTERNATIVA		18:25	GAL	Debía efectuar REV. de Ella.VULCANO que canceló. ROMA se recupera en SCZ.
GAL	LANGOSTA	AS-600	15:52	VUELO	DE EXPLOR. Y RECONOCIMIENTO CERCANO		17:04	GAL	
									FUEGO IFF 6142 - L.J. con misión de DIVERSION se debe recuperar en GRA.
GAL	OMBU My. SANCHEZ Sin OF Dep. por orden CIC	M-III	16:33		IFF en RAYO 6120. Lo encendió cuando era interceptado. No contestó los llamados en Frec.VHF		17:19	GAL S/N	IFF 3350 va a la intercepción de ECO no identificado. 72 MN de GAL. Radial 107. FL 280 Vel.240 Nds. 1°) Identificar. No pudo ver el blanco. Regresó OMBU por falta combustible.
GRA									16:00 GRA informa: 1 A-4Q eyección tardía Cap.de Corb.ZUBIZARRETA de regreso ataque a la flota con su Av.averiado.
									BAJAS PROPIAS PROBABLES (a confirmar) 1 M-V 1 A-4B (1° Ten. GUADAGNINI 1 A-4Q (Se fué largo en el ARR en GRA y se eyectó falleciendo el piloto: Cap.de Corbeta ZUBIZARRETA).

ANEXO 8

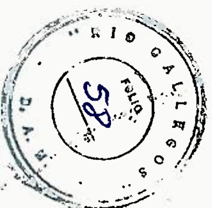
OPERACIONES DEL DIA: 23-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO DE LA ESCUADRILLA	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO. OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ATERRIZAJE (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL GAL	LANZA OF 1207 TEJO OF 1208	3 A-4B 3 A-4B	09:09 09:09	09:59 09:59		10:59 10:59	11:02 11:02	GAL GAL	LANZA 1.1° Ten.VELAZCO (Falla Generador-ARR 10:53) 2.Alf.BARRIOMUEVO 3.Ten. ROBLEDO NO ENCONTRARON EL BLANCO. TEJO 1.1° Ten.FILLIPINI 2.Cap. BERGAMASCHI (Regresa x Téc.ARR 10:14) 3.Alf. ANTIERO
GAL	PARIS	KC-130	08:56				17:42	GRA	Se dirige al aterrizaje en GRA- Ratificó Com. FERRI 17:21 a 60 MN de GRA c/mínimo combustible-ARR 17:42 S/N.
GAL GAL	TRUENO OF 1210 NENE OF 1211	3 A-4B 3 A-4B	12:10	REV. 13:20		14:20	2 y 4 14:36 1-15:02	GAL	Cap. PALAVER (Falla hidraúlica) 1° Ten. GUADAGNINI → ESTA DEMORADO. No encontraron el blanco. 15:35 no se tiene aún contacto RADAR/TWR. Se lo da por derribado a las 17:00. NENE: Alf. GOMEZ, Cap. CARBALLO La ELLA.fué al blanco. Ten.RINKE 1° Ten. CACHON (caída escalera) Se lesionó (F/serv).

ANEXO 8

C6.3.237

OPERACIONES DEL DIA: 23-MAYO-82



ANEXO 8

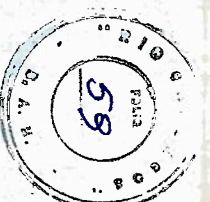
OPERACIONES DEL DIA: 24-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 12 MADRID 1/2 1510/1520	C-130	08:29	08:30			13:37	GAL	MADRID 1 S/N.
GAL	OF 1223 CHISPA 3140	3140 3 A-4B	09:10	11:00	11:20	(11:30 + 30) 12:00	11:50 11:59	GAL	1° Ten. BERRIER (Regresa x Téc) 10:38 - Al activar Sist.Armamento se le cayó la bomba. Alf. MORONI Ten. CERVERA
GAL	OF 1224 NENE 3141	3141 3 A-4B	09:11	11:00	11:20	(11:30 + 30) 12:00	11:45/48	GAL	My. MARIEL, Ten. ROCA, 1° Ten. SANCHEZ } Llegaron al blanco y pegaron.
GAL	OF 1231 FUEGO 4103	4103 2 M-III	10:22	11:00	11:30	12:00 + 10	11:57	GAL	Cap. HUCK Cap. GONZALEZ
									12:05 1/Ten. MANZOTTI eyectado hace tres días fué encontrado en la Isla. Piloto de A-4C. EL VIERNES 21.
GAL	MADRID OF 1232/1233	KC-130	15:30				16:40	GAL	S/N.
GAL	VULCANO OF 1232	3 A-4B IFF 3151			CANCELADA				Cap. VARELA Alf. VAZQUEZ Ten. MAYOR — Misión suspendida por Orden CFAS .Transmitió 15:50 Com. T. RODRIGUEZ. Excesivo retardo para coor-

									dinar y definir la 2° misión.
	CALI OF 1233	3 A-4B IFF 3152							Vcom. DOBOURG Alf. DELLEPIANE Ten. ARRARAZ
									Se recibe información de la pérdida de: 3 M-V: My. PUGA.....Desaparecido Cap. DIAZ....Eyectado-Recuperado en Isla Borbón. Ten.CASTILLO....Desaparecido NOTA: Se vieron 2 eyecciones.Se desconoce el resultado de una de las eyecciones. 1 A-4C: Ten.BONO.......Desaparecido Alf.VALKO,Mario....Desaparecido Se confirmó estos datos por MJS de CFAS 1 M-V: 1/T LUNA...Eyectado el 23/5/ fué recuperado el día 25/5/

ANEXO 8

C6.3.238



OPERACIONES DEL DIA: 24-MAYO-82

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 25-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO. OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1232 MARTE IFF 3151	4 A-4B	07:56	09:10	10:10 MARTE 2 a 167 MN de GAL 10:15 se pierde el ECO Radar y el contacto de Radio	09:56 + 30'	10:48 08:44 09:11	GAL GAL GAL	MARTE 1 -Cap. PALAVER C-244 eyectado Isla Borbón. MARTE 4 -Alf. GOMEZ MARTE 3 -Ten. ANTIERO - retornan problemas MARTE 2 -Ten. GALVEZ (Un Av.con problema de motor, el otro en acompañamiento).
GAL	PARIS 1 IFF 1501 OF 1234	KC-130	07:26				12:51	GAL	Pil. Vcom. DOMINGUEZ CP. My. BERNARDI Nav. My. VIDELA
GAL	PARIS 2 IFF 1502 OF 1235	KC-130	12:05					GAL	Pil. Vcom. PESANA CP. Cap. BERROSO Nav. My. GOMEZ
GAL	OF 1236 VULCANO 3135	3 A-4B	14:19	14:30 (14:45)			16:21	GAL	1- Cap. CARBALLO 2- Alf. CARMONA (No desp. x Téc). 3- Ten. RINKE
	OF 1237 ZEUZ 3156 (sin reabast)	3 A-4B	14:21				16:29 16:01	GAL	1- 1° Ten. VELASCO (1606) 2- Alf. BARRIONUEVO 3- Ten. OSSES (Prob. Radio)
GAL	OF 1236/7 MADRID	KC-130	14:29				17:22	GAL	Vcom. DOMINGUEZ My. BERNARDI S/N My. VIDELA

GRA	MINA	2 S E	14:34		REGRESAN COMO LITORAL ⟶		S/N	GRA	S/N
GAL	PATRIA IFF 2525	M-III	14:57				16:04	GAL	Cap. BALLESTEROS - 14:50 Com.CORREA ordena desp. ataque posible Submarino y petrolero en posición 50°58'S y 67°54'W. Previamente por misma información se despega LANGOSTA. 15:12 hs. se visualiza BARCO STA.CRUZ
									VULCANO/ZEUS en su ataque hundieron una fragata TIPO 22 y otra TIPO 42 fué alcanzado por las bombas. La AAe derribó dos Helicópteros S.KING y averió otros 2. Además derribaron 2 SEA HARRIER. En la fecha fueron recuperados en Las Malvinas el: My. PUGA Un Av.Naval (Cap.Corb.FILLIPI) 1/T LUNA (M-V) Al regreso saliendo del Blanco, se observó sobre los buques averiados 5 PAC y 10 Helicópteros recuperando naúfragos. 1 ATLANTIC CONVEYOR-Buque Taller Portaeronave sundida por los Etendard.Inf.ICIA. a 90 MN Radial 069 de MLV (NE) SIN CONFIRMAR. La Secc. MARTE atacó un Buque Petrolero en la mañana en DARWIN. Los A-4C de SJU atacaron y undieron un Petrolero al NE de SOLEDAD. 1 A-4C derribado por AAe.

ANEXO 8

C6.3.239

OPERACIONES DEL DIA: 25-MAYO-82

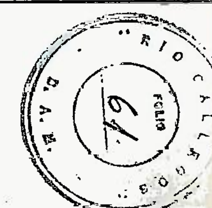
AERODROMO		TIPO	HORA	ETO.	HORA CONTACTO	HORA PREVISTA	HORA	AD.	OBSERVACIONES



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 26-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP. (Local)	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1240 ODIN IFF 3177	3 MK-62	03:35	04:30		05:30 / + 20'	04:39 :40 :43	GAL	Fogata encendida en DARWIN a las 04:15 ODIN 1: Cap.FREIJO - Cap. MARIN " 2: 1/Ten. MAUAD - 1/Ten. SIRI " 3: Cap. BREDESTON - Cap. CISKO Regresaron a las 180 MN de GAL
GAL	OF 1242 SOMBRA IFF 4201	2 M-III	13:32	14:15	160 MN 14:50		15:12	GAL	SOMBRA 1: Cap. BALLESTERO " 2: 1/Ten. PUIG > S/N
SJU	POCKER IFF 3154	2 M-V	13:29	14:15					POCKER 1 BOP. Pto.S. CARLOS " 2
GRA	MACHI	3 Avs.	12:45			13:50	14:32	MLV	4A -110 4A -117 4A -114
GAL	LV - VHB	KC-130	15:25				S/A	CRV	



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 27-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REC + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	PATO	C-130	26-May 23:23			27-Mayo 01:10	ETA 01:40 27-May	MLV	Regreso a CRV por orden del Com.MARTINEZ a raíz de unos ecos falsos que Radar MLV creyó eran 5/6 buques de guerra en SENO CHOISEOUL al SE DARWIN.
GAL	ODIN IFF 2412	2 MK-62	03:21	04:30 04:27	05:02 ODIN 1/160 MN ODIN 2/170	05:30 + 20'	05:36 05:45	GAL	Fogata en DARWIN a las 04:15/04:45 - incluído Alto el Fuego AAe. propia durante ese período. ODIN 1- Cap. FREIJO - Cap. MARIN 2- My. VIVAS - My. ESCUDERO
OBS: RADAR MLV no contestó o no lo escucharon en HF. No vieron la fogata, posiblemente por haber pasado a unos 2/3 millas al Oeste de DARWIN a 800 piés de altura.									Secc.ODIN tiró sobre OM a las 04:27 Reguero desde pasado el establecimiento San Carlos hasta el Norte de Pto.SAN CARLOS explotaron las 8 bombas.
GAL	OF 1245 TRUENO IFF 3160	3 A-4B	10:37	12:00	12:40		12:32	GAL	Cap. FILLIPINI Vcom. ZINI Alf. ANTIERO
GAL	OF 1248 TORO IFF 3164	3 A-4B	10:40	12:00	12:40		12:20	GAL	1° Ten. CACHON Ten. GOMEZ Alf. GALVEZ
GAL	PERU IFF 1535 OF 1245/1248	KC-130	09:49				12:53	GAL	Vcom. PESSANA Cap. My. GOMEZ

GAL	OF 1244 POKER IFF 3162	3 A-4B	15:10		180 MN 17:15 Con 2 17:25 142 MN	POKER 2 ARR→ 17:10 + 30	16:20 17:58 17:58	→ → →	Alf. CARMONA→Regresa x falla de RMI Cap. CARVALLO ARR S/N Ten. RINKE....ARR S/N
GAL	OF 1247 TRUCO IFF 3163	3 A-4B	15:17		150 MN 17:15 TRUCO 2 17:35 a 51 MN	17:17 + 30'	17:45	GAL	1/Ten. VELAZCO - Se eyectó. Ten. OSSES - TRUCO 2 S/N Ten. ROBLEDO - No Dep. x Téc.
GAL	LIMA 1 IFF 1535 OF 1244/1247	KC-130	13:58				18:01	GAL	
GAL	OF 1250 NENE IFF 4202	2 M-III	16:36	17:00	186 MN 17:46 NENE Con 2 S/N.	B 17:40/+10 H 18:10/10	18:18	GAL	Se ordenó que ETO sobre OM 17:20 NENE 1 - Cap. HOOK 2 - Cap. GONZALEZ

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 27-MAYO-82



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 28-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1258 NENE IFF 3172 A.O.N.	3 A-4B	11:34 (2) 11:42	DESPEGO EL RESERVA	13:35 (Radio) REGRESAN S/N	13:34 + 30' 152 MN a las 13:42 13:45 + 30	14:26 14:26 14:26	GAL " "	NENE 1 -Vcom. DOUBOURG NENE 2 -Alf. VAZQUEZ NENE 3 -Ten. MAYOR RESERVA-Ten. SERVER Hora REV. 11:45 ALT. 12:00 ELLA. NENE y CUÑA no en-/contraron bu-ques en la zona.
GAL	OF 1254 CUÑA IFF 3170 A.O.N.	3 A-4B	11:34 (3)		13:38 (Radar) 081°- 154 MN NIVEL 230 REGRESAN S/N	13:34 + 30	14:12 13:49 14:12	GAL GAL GAL	CUÑA 1 -Cap. VARELA CUÑA 2 -Alf. MORONI CUÑA 3 -Ten. ROCA RESERVA-Ten. GALARDI Idem - NENE (Regresa x Téc). TODA LA ELLA. ATERRIZADA S/N.
GAL	JUJUY IFF 1527 OF N° 10	KC-130	14:04				16:50	GAL S/N	11:34 despegan 5 Av. uno está rodando en cabecera.- El 1er.RESERVA también se volvió. Salió el 2do. RESERVA-está x Dep. El RESERVA NENE despegó a las 11:42.
									NENE 1 - Vcom.DOUBOURG informó al control Radar que la Met. en la isla está muy mala con lluvia. Los bu-/ques podrían haberse metido en el brazo de la CALETA BRENTON próxima a DARWIN. En la BAHIA RUIZ PUENTE no hay nada.
									Los Avs. A-4C que fueran a la zona del // blanco, tampoco avistaron buques de la flota y ARR en SJU a las 16:35.

									Los S.E. que salieron de GRA tampoco localizaron la flota brit. Todos los Avs. regresaron a las respectivas bases, sin localizar buques Británicos.
									A las 18:00 hs. de hoy se combatía en el área de DARWIN entre los infantes de Marina Inglesa y Tropa del Ejército Argentino.
									Siendo 21:33 ARR de las Islas C-130 Cte. My. BOLZI, trayendo personal Ejército y Marina. Este último personal se queda en GAL para posterior traslado a GRA. Cap. Corbeta FILLIPI (Piloto A-4Q) Guardamarina MARTINEZ C.1° DEBÓN C.2° ESCALANTE

ANEXO 8

C6.3.242



OPERACIONES DEL DIA: 28-MAYO-82

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 29-MAYO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	CHARRUA 3177	MK-62	01:05	02:00	02:44 (RADAR) 169 MN		1(03:17) 2(03:30)	GAL S/N	1-Cap. MARTINEZ VILLADA- 1° Ten.PAGANO 2-1° Ten.RIVOLLIER-1° Ten.ANNINO ARR 1 Av. s/falla hidraúlica tren ppal.
GAL	OF 1267 ORO 3170	2 A-4B	12:11	13:45	14:09 (Cont.RADAR) 160 MN	14:45 + 30	14:44	GAL	Cap. BERGAMASCHI Regresa N° 3 (Previsto) ARR 13:32 Ten. ROBLEDO BARRIONUEVO
GAL	OF 1410 CALQUINO	KC	14:15						Vcom. LITRENTA Cap. DISTEFANI My. MENSI
									29/5/82 Avs. Propios: EN DARWIN: 1 M-V → Operando desde GRA no regresó. Pil. desaparecido Ten. JUAN BENHARDT. 1 IA 58 → Pil. eyectado y hecho prisionero Ten. MIGUEL ANGEL CRUZADO. 1 IA 58 → Pil. desaparecido. Ten. MIGUEL ANGEL GIMENEZ.

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 30 DE MAYO

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30'	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	GALLO IFF 0527	KC 130	11:23				17:10	GAL	Vcom. NOE (RANQUEL 2)
GAL	CACHO IFF 1611	KC 130	11:29				18:19	CRV	Vcom. LITRENTA (RANQUEL 1)
GRA	ZONDA	4 A4C					16:00	GRA	Regresan 2. Desaparecidos alcanzados por M/Antimísil del PAL (N° 3 Ten. CASTILLO) (N° 2 Ten. VAZQUEZ)
GRA		2 S.Et.					15:45	GRA	Regresan todos S/N.
TRE	TEJON IFF 5015 5020 5025 5030	4 MK 62				TEJON 1 " 2 NEGRO 1 " 2	21:44 21:54 22:55 22:59	GAL GAL GAL GAL	La Tripulación del CACHO sigue a CRV y comunicó que el INVENCIBLE fué alcanzado por un Exocet y por el N° 1 (Cap. PIERINI) de los 4 A-4C que impactó una bomba de 1000 lbs próximo al lugar del impacto del cohete. 2 A-4C fueron derribados antes de llegar a lanzar las bombas, fallecieron N° 2 (1° Ten. VAZQUEZ) y N° 3 (1° Ten. CASTILLO). El N° 4 tiró la bomba en medio de una gran humareda por lo que no está seguro de haber pegado. El 4 al virar para regresar observó que el humo no permitía ver ya el portaviones. El navío fué atacado a las 14:30 hs. hora argentina en la posición 51° 11'S - 54°48' W a una distancia de 120 MN al ESTE de Puerto Argentino.

C6.2

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 31 DE MAYO

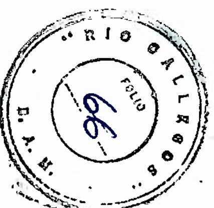
AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30'	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
TRE IFF 5035	ODIN	1 MK 62					01:21	GAL	Av.Reserva de las Secc.TEJON y NEGRO ARR S/N Cap.FREIJO -NAV.Cap.MARIN
GAL OF 1269	IFF 3100 Secc.CHARRUA	2 MK 62	04:10	05:00	(157 MN 0540) (CHARRUA 1 y 2) 0554 - 63 MN	06:00 + 20'	06:22 06:09	GAL GAL	CHARRUA 1: Cap.PASTRAN - NAV.Cap.CASADO " 2: I/T SP ROVIERO - NAV.I/T MORENO
GAL OF 1270	IFF 3110 Secc.ODIN	2 MK 62	04:14	05:00	0553 - 109 MN 0553 - 120 MN	06:00 + 20'	06:23 06:19	GAL GAL	ODIN 1: Cap.BREDESTON-NAV. Cap.SISCO " 2: I/T MAVAD - NAV. I/T ACOSTA
GAL OF 1271	IFF 3120 Secc. PITON	2 M III "H"	06:16	07:00		08:30 + 15'	07:25 07:38	GAL GAL	PITON 1: Cap. BALLESTEROS) PITON 2: Cap. ARNAU) Misión cancelada por orden Cdo.FAS.
GAL IFF 5035	LV. JCF	1 MK 62	03:18			04:25 + 18	04:36	TRE	Cap. FREIJO - NAV. Cap. MARIN ARR S/N
GAL IFF 5114	TEJON	4 MK 62	12:28					TRE	05:36 -My.WALTER informa desde CRV que están regresando los CHARRUA y los ODIN.

									06:00 -My.MEDINA informa que Radar MLV lo han parado para control después de un ataque nocturno de un HARRIER que hizo impacto a 150 mts. del e-quipo produciendo daños leves que se están controlando (Bocina traslado de ondas). La FAS ordena cancelar la misión de la Sec PITON. El CHARRUA 2 se volvió ya entrando sobre la Gran MLV por Met. y después de haber - perdido al guía. La Secc.PITON llegó al OM y lanzó las bombas que explotaron. No vieron AAe. ni misiles del enemigo. Encontraron mala Met. que no coincide con la información recibida antes del despegue (atravesaron CuPot con lluvia con granizo).
GAL IFF 4157 OF 1272	FLECHA	M III	16:19		160 MN 17:27	17:50 + 15'	17:52	GAL	DIVERSION- Regresan S/N

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 31 DE MAYO

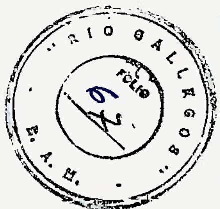
C6.3.245



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 1° DE JUNIO

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF HUIJA IFF.3160/61/62	MK 62 3	0359	0510	HUIJA 2 05:10 190 MN →	No Trasvasó el Tanque Ventral.	05:44	GAL	Regresó HUIJA 2 por Téc-Falla de Trasvase. HUIJA 1 Cap.GARCIA PUEBLA/NAV I/T SEGAT
					HUIJA 3 05:48 163 MN		06:15	GAL	HUIJA 2 Cap.BERTOLDI/NAV I/T REYES HUIJA 3 My. CHEVALIER/NAV I/T LOZANO
					HUIJA 1 05:49 164 MN		06:17	GAL	1 y 3 Volaron sobre el OM.



ANEXO 8

NOTA: Días 2 y 3 de Junio no operó B.A.M.GAL sobre el enemigo

OPERACIONES DEL DIA: 04-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1275 LINCE IFF 3110	3 MK-62	17:23	~~16:05~~ 18:30	19:06 -175 MN LINCE 1 y 2 radial 078°	LINCE 1 19:20 LINCE 2 Un GTR plantado 19:30 reencend.S/N	19:45 19:49 19:54	GAL GAL GAL	LINCE 1 -Pil. Cap.NOGUEIRA-Nav.My.RODEIRO " 2 -1/T. BAEZA - 1/T.CARDO " 3 -1/T. SPROVIERO - 1/T.MORENO
Orden Fragmentaria N° 1276 GAL	PUMA IFF 3111	3 MK-62	17:26	~~16:07~~ 18:32	19:06 -170 MN PUMA 1 y 2 radial 080° 19:08.-183 MN LINCE 3 radial 078°	Un GTR plantado. 19:30 reencendido S/N	19:43 19:43 19:54	GAL GAL GAL	PUMA 1 -Pil.Cap.FREIJO-Nav. 1/T. PAGANO " 2 - 1/T. HEREDIA- 1/T. GEREZ " 3 - F/S (cañería trasvase abollada) OF 1275 y OF 1276 Se canceló por orden de FAS en virtud que demoraron 10/15 minutos el DESP. por razones de visibilidad-Hora 16:21 Posteriormente a las 16:50 Com. CORREA ordena cumplir dichas misiones pero con hora sobre OM 18:00 y 18:02.

19:10 Com.CORREA informa que Radar MLV comunicó que las bombas cayeron en el blanco. Los Pilotos pudieron ver la luz de las explosiones en las nubes.



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 05-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DESP.	ETO OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1278 PATO IFF 3114	2 MK-62	04:54	06:02	05:34 - 182 MN	Ellas. PATO Y GAUCHO REGRESARON SIN LLEGAR AL OBJE-	06:10	GAL	PATO 1 -Cap.BERTOLDI- Nav.Cap. SANCHEZ PATO 2 -Ten. GONZALEZ- Nav.Cap.HERNANDEZ
GAL	OF 1279 GAUCHO IFF 3115	2 MK-62	04:54	06:00	05:34 - 182 MN	TIVO, POR PRESU MIBLE ATAQUE CON MISILES DESDE TIERRA.	06:23	GAL	GAUCHO 1-Cap.BREDESTON-Nav.Cap. SISCO " 2-1/T. MAUAD -Nav. 1/T ACOSTA (Arr. con un motor plantado y se sale de pista).
GAL	OF 1281 PUÑO IFF 3121	3 A-4B	14:50	15:15	15:36 Infor.x radio el PUÑO 3 16:05 - 177 MN	16:38 FAS inf.que regresa ELLA.PUÑO S/N PUÑOS 1,2 y R	PUÑO 3 16:08 16:44 PUÑO 1 2 S/N R	GAL GAL " "	PUÑO 1 -1/T.BERRIER - Recon. ofensivo " 2 -Ten. GELARDI Bahía San Julián " 3 -1/T. BOLZAN (regresa) ARR S/N 16:08 " R -Ten. CERVERA
SJU	NENE	M-V							NENE 1 -Recon.ofensivo " 2 Bahía 9 de julio " 3
GAL	OF 1282 CIELO IFF 3123	3 A-4B			CANCELADO				CIELO 1 -Cap. ZELAYA - En alerta a 5 min " 2 - Ten. ARRARAZ a partir de las " 3 - 1/T. SANCHEZ 15:00. " R - Alf. DELLEPIANE-Hora límite para el Dep. sin REV. 15:40

GAL	OF 1284 NEGRO IFF 3124	3 A-4B			CANCELADO				NEGRO 1 -Cap. VARELA " 2 -Alf. MORONI " 3 -Ten. MAYOR " R -Ten. ROCA -En alerta a 5 mín. a partir de las 15:00. Hora límite para el Dep. sin REV. 15:40
GRA	FIERRO	2 M-V	14:35				15:35	GRA	FIERRO 1 - S/N " 2

ANEXO 8



ANEXO 8

DIA 6 DE JUNIO NO SE OPERO
SOBRE EL ENEMIGO
(Las ELLAS. efectuaron vuelos de Adiestramiento sobre el continente)

OPERACIONES DEL DIA: 07-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1282 TRUENO IFF 3130	4 A-4B	09:52	10:30 FL 300 BOH	(X)	10:15 Regresa Ella.TRUENO por orden de CFAS	10:58 10:59	GAL 1 y 2 GAL 3 y 4	Lanzamiento por instrucciones Radar MLV TRUENO 1 -Cap. VARELA " 2 -Ten. ROCA " 3 -Ten. MAYOR " 4 -Alf. MORONI - S/N " R -Alf. DELLEPIANE CANCELADA por orden de la FAS. Hora prevista de REV. 10:46
GAL	OF 1284 RAYO IFF 4100	3 M-III	10;08	10;30 Cobertura Ella. TRUENO		10:19 Regresa Ella. RAYO por orden de CFAS	11:44	GAL	RAYO 1 - Cap, GONZALEZ " 2 - My. SANCHEZ CANCELADA por orden de la FAS.
GAL	FIERRO IFF 1515	1 KC	08:38	Pto. REV. 10:30		11:00 - 99 MN Regresa FIERRO	11:31	GAL	FIERRO arbitrará en la PSN: 52°00 S-66°00W 51°34'S-65°23W (Altern) Cuando los TRUENO abandonen el blanco-FIERRO pondrá Rm=090 para ir al encuentro-Pil. Vcom. CANO Cp. Cap. RUBICK Nav. Vcom. SERVATICO
GAL	OF 1286 POTRO IFF 3100	3 A-4B	09:08	A O N	09:57 - 100 MN Regresa el POTRO 4 (Reserva)	11:40 + 30 10:53 a 170 MN Regresa Ella. POTRO con 3.	11:21 11:24 10:28	GAL 1 y 2 3 GAL 4	DON POTRO 1-1/T.BOLZAN " 2-Vcom.DUBOURG " 3-1/T.SANCHEZ " 4-Ten.ARRARAS (Reserva) No encontraron ningún Buque en la zona asignada. — o — MET-CAVOK (solo nubes altas)

SE OBSERVA QUE LA INFORMACION SUMINISTRADA A LA FAS SOBRE LA POSICION DEL ON NO FUE CORRECTA.

GAL	OF 1287 MATON IFF 4101	2 M-III							MATON 1 -Cap. ARNAU Cobertura " 2 - Cap. BALLESTEROS
						AVALA LO EXPRESADO EN LA OF 1286 PARA Ella. POTRO → (X)			10:05 (X) -My. TORALES trasmite orden de la FAS cancelando misión de las Ellas. TRUENO y RAYO por Fragata Misilística en BRAZO FITZ ROY (muy próximo al OM terrestre asignado). No se pudo cambiar el OM a AON por no llevar bombas adecuadas para atacar la Fragata. <u>NOVEDAD DE LA Ella.POTRO:</u> el 1 y 3 impacto contra pájaros - Novedad: subsanable.

ANEXO 8

DIA 6 DE JUNIO NO SE OPERO

SOBRE EL ENEMIGO

(Las ELLAS. efectuaron vuelos de
Adiestramiento sobre el continente)

OPERACIONES DEL DIA: 07-JUNIO-82



OPERACIONES DEL DIA: 8-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF N° 15 PARCA IFF 1160	KC C-130	08:19	REV 09:15			10:04	GAL	REV. PSN - 53°00 S- 64°40 W - FL 100 Pil.Vcom.CANO - Cp. Cap.RUBICK-Nav.Vcom. SERVATICO Comunicaciones Frec HF
GRA	TABANO	4 A-4Q		0'					TABANO 1 REV. 09:15 " 2 " 3 " 4
GAL	OF 1289 PARCA	KC 130	11:57		17:27 PARCA informa que regresa con pérdida de combustible, está a 70 MN.		17:56	GAL	PARCA se declara en EGA a las 17:45 a 10MN de GAL. Pil. Vcom. CANO Cp. Cap. RUBICK Nav. Vcom. SERVATICO } ARR S/N (fin de la EGA)
GAL	OF 1290 MASTIN IFF 3140	4 A-4B	12:21	13:50	INFORMARON 13:55 SOBRE EL BLANCO	15:30 + 30	15:17 15:53	GAL	MASTIN 1 - 1/T. FILLIPINI (regresa x Téc. Presión de aceite). " 2 - Ten. GALVEZ " 4 - Alf. GOMEZ } ARR. 15:18 S/N " 3 -Ten. ANTIERO (Regresa x Téc).
GAL	DOGO IFF 3141	4 A-4B	12:28	13:50		15:30	14:07 15:25 S/N		DOGO 1 -Cap. CARBALLO (regresa x Téc) " 2 -Alf. CARMONA " 3 -1/T. CACHON " 4 -Ten RINKE

SJU	CARTA IFF 3144	3 M-V	13:26 13:28	13:30		14:30 12:30	14:30 14:34		CARTA 1 -Cap. MAFEIS DIVERSION " 2 -Ten. AGUIRRE " 3 -1/T. MUSO
SJU	SOBRE IFF 3145	3 M-V	13:24			14:30	14:39		SOBRE 1 -Vcom. VILLAR DIVERSION " 2 -Ten. VALENTE " 3 -1/T. CALLEJOS NOTA: Cap. DEMIERRE completa
GAL (MAZO 1 y 3 demorado)	OF 1296 MAZO 3146	3 A-4B	15:23	16:50	REV. Previsto a las 15:45. 16:11 se vuelve MAZO 2 por Téc.		16:33		MAZO 1 -1/T. BOLZAN REV. 15:45 FL 100 - (DESAPARECIDO) " 2 -Alf. DELLEPIANE-Se vuelve por Téc. ARR. 16:33 " 3 -Ten. ARRARAS (tiró sobre el blanco) (EYECTADO-lo vió el 1/T SANCHEZ)
Al aterrizar el 1/T. SANCHEZ informa que ninguno de los Avs. demorados REGRESARAN.	OF 1297 MARTILLO 3147	3 A-4B	15:17	16:50	15:27 Regresa MARTILLO 1 por Téc. 17:30 Regresa MARTILLO 3		16:30 17:41		MARTILLO 1 -1/T. BERRIER (se vuelve por Téc. ARR. 16:30) " 2 -Alf. VAZQUEZ (DERRIBADO) " 3 -1/T. SANCHEZ (ARR S/N)
GAL	OF 1300 FLECHA IFF 4130	2 M-III	16:02	16:50	17:17 160 MN FL. 210 Vp. 360		17:39 FLECHA 1 y 2 S/N	GAL	FLECHA 1 -Cap. ARNAU - INTERCEPCION de PAC -FL 300 " 2 -My. LUNA
GAL	OF 1301 LANZA IFF 4131	2 M-III	16:04	16:55	17:17 160 MN FL. 270 Vp. 360 Nts.		17:37 LANZA 1 y 2 S/N	GAL	LANZA 1 - Cap. GONZALEZ INTERCEPCION de PAC - FL 300 " 2 - Cap. BALLESTEROS

EN LA FECHA SE REALIZARON LAS SIGUIENTES MISIONES:

GAM GAL: 1ra. MISION - 2 Ellas. de 4 Avs. A-4B c/una. (de los 8 aviones: 3 aviones regresan x Téc.
5 aviones atacan el OM)

EN LA FECHA SE REALIZARON LAS SIGUIENTES MISIONES:

BAM GAL: 1ra. MISION - 2 Ellas. de 4 Avs. A-4B c/una. (de los 8 aviones: 3 aviones regresan x Téc.
5 aviones atacan el OM)

2da. MISION - 2 Ellas. de 3 Avs. A-4C c/una. (de los 6 aviones: 2 aviones regresan x Téc.
4 aviones llegan al OM: 2 son derribados { 1 eyectado / 1 destruído instantáneamente
1 se dá por desaparecido
1 llega y ataca el blanco

4ta. MISION - 1 Secc. de M-III de 2 aviones
5ta. MISION - 1 Secc. de M-III de 2 aviones } ambas regresan S/N

BAM GRA: 1ra. MISION - 2 Ellas. de 3 aviones M-V c/una. (los 6 aviones llegan al OM, pero 1 avión no puede lanzar sus bombas.
los 5 aviones atacantes filmaron la destrucción del blanco. FRAG. PLYMOUTH)

BAM SJU: 1ra. MISION - 1 Ella. de A-4C de 4 aviones (Los 4 aviones llegan al OM y los 4 atacan impactando en el blanco)

TOTAL 7 MISIONES: 28 salidas: 23 aviones llegan al OM
18 aviones logran atacar al blanco
2 aviones son derribados (1 solo piloto es visto eyectarse)
1 avión desaparecido

BAJAS BRITANICAS: 1 Fragata Tipo LEANDER.........HUNDIDO por M-V
1 Buque mediano de desembarco con serias averías (por A-4B) SIR GALAHAD
1 Buque mediano de desembarco con serias averías (por A-4B) SIR TRISTAN

ADEMAS: Operando desde la BAM MDP. Avs. MK-62 y un C-130 transformado atacan a 450 MN al ESTE de MDP. un petrolero grande de 300 mts. de eslora con rumbo a MLV. Fué averiado grave y puso rumbo al continente.
Fué identificado luego como el buque tanque Hércules de Bandera Norteamericana que navegaba rumbo a MLV. con bandera Liberiana.
Posteriormente por orden Superior se le permitió poner rumbo a Brasil cuando navegaba averiado proa a Puerto Belgrano.

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 8-JUNIO-82

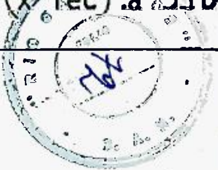
C6.3.250



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 9-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM.	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1302 PITON IFF 3150	3 A-4B	13:58	AON	16:30/ contacto de Radio 3 PITONES.	16:00 + 30'	16:50	SJU	PITON 1 -1/T BERRIER " 2 -Alf. DELLEPIANE " 3 -Ten. GELARDI RECUPERAN EN SJU. Eyectaron tanques. No encontraron nada.
GAL	CIERTO 2 IFF 1500	KC	13:15			Hora de REV. 14:30	17:33	GAL	Vcom. NOE My. BRIEND Cap. BILMEZI
GAL	CIERTO 1 IFF	KC	13:21			Hora de REV. 14:30	18:03	CRV	Vcom. PESANA 1/T. VACCARO May. GOMEZ
SJU	OF 1303 COBRA IFF 3151	4 A-4C	14:02		16:28/ contacto Radial 2 COBRA	16:00 + 30'	17:00	SJU SJU	COBRA 1 - Cap. ALMOÑO " 2 - Alf. MARTINEZ " 3 - 1/T. CONSTANTINO " 4 - Alf. ISAAC Regresaron desde el punto de REV (1 x Téc) a SJU



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 10-JUNIO-82

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	OF 1305 ZEUS IFF 4100	2 MK-62		01:30	CANCELADA				BTR. Establecimiento FITZ ROY - Bombardeo a orden del Radar MLV. CANCELADA
GAL	CONDOR 4100	2 M-III	13:39	14:10	14:55 -171 MN	15:40	15:18	GAL	INTERCEPCION POR POSIBLE ATAQUE VULCAN SOBRE LA ISLA. CONDOR 1: Cap. ARNAU - } ARR. S/N " 2: Cap. GONZALEZ } "
GAL	DAGA 4101	2 M-III	13:57	14:25	15:05 -180 MN	16:00	15:37	GAL	DAGA 1 : My. SANCHEZ - ARR. S/N " 2 : Cap. BALLESTEROS " Como resultado de la misión se efectuó enlace con RDR MLV. sin contacto con el ENO apreciándose 2 PAC en el aire, de los cuales había indicios de que un avión HARRIER fué derribado por un misíl del ENO.
									NOTA: Los múltiples problemas que ha presentado el sistema de armas MK-62 ha obligado a cancelar varias misiones y otras veces a demorarlas, como así también abortar otras en vuelo.
					NO SE OPERO DESDE BAM GAL EL 11 DE JUNIO (No se recibió ninguna O.Frag. de la FAS)				

[illegible]

ANEXO 8

C6'3.252



OPERACIONES DEL DIA: 10-JUNIO-82

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 12-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1310 TAURO IFF 3160	2 MK-62	00:20	01:30	01:25 - 175 MN	03:00 + 10	01:56 01:59	GAL GAL	TAURO 1: Cap.PASTRAN -Nav.Cap.CASADO TAURO 2: My. VIVAS -Nav.Ten. ROCCO } Regresan sin haber llegado al OM- Falla eyec. tanques
GAL	OF 1311 ACUARIO IFF 3161	2 MK-62	00:22	01:32	01:50 - 180 MN ACUARIO 2 Regresando desde el OM	03:02 + 10	02:20	GAL	ACUARIO 1: **Cap.FREIJO-Nav.1/T.DUBROCA (X)** ACUARIO 2: Cap.BREDESTON-Nav.Ten. MONDINO } Atacó el OM a las 01:32 (X): 10 MN afuera después del Desp. regresó a TRE como ODIN por Inst. de navegación F/S.
GAL	OF 1312 OMBU 1511 1512	2 KC-130	12:41						Vcom. PESANA / 1/T. VACCARO / May. GOMEZ Vcom. NOE / My. BRIEND / Cap. BILMEZI
GAL	OF 1315 ROMA IFF 3162	3 MK-62	19:01 19:01	20:00	19:56 - 180 MN ROMA 1 y 2 Regresaron desde el Sur del Estrecho S. CARLOS al observar al frente fuego de misiles.	21:30 + 10	20:26 20:28	GAL GAL	ROMA 1 -Pil. 1/T. RIVOLIER-Nav.1/T.ANNINO ROMA 2 -Pil. 1/T.HEREDIA -Nav.1/T.JEREZ ~~ROMA 3 -Pil. -Nav.~~ F/S → Problema intercom.

SJU	ALFA	4 A-4B							ALFA 1 - Se quedó x falla antes del desp. " 2 - Abortó desp. y enganchó barrera, " 3 impidiendo el despegue de ALFA " 4 3 y 4.
GRA	COLA	2 A-4Q						GRA	COLA 1 No llegaron al blanco - vieron " 2 algo próximo y se volvieron. FAS solicitó informe de Aeronaval del motivo.
GAL	OF 1316 BERLIN IFF 3163	3 MK-62	23:02 ↓	24:00			01:29 00:23	GRA GAL	BERLIN 1 -Pil Cap.MARTINEZ-Nav.1/T.PAGANO B 104 " 2 -Pil.Cap.GARCIA PUEBLA-Nav.1/T. SEGAT-B 102 ~~" 3 -Pil~~. AVION F/S - B-108 BERLIN 1 regresa falla bomba combustible y generador de Taquímetro. BERLIN 2-Informó haber efectuado lanzamiento en el lugar previsto (OM). En la ENTRADA pasó entre 2 buques y fué seguido por PAC a la SALIDA. No desprendió tanques por temor a asimetría.

ANEXO 8

C6.3.253

OPERACIONES DEL DIA: 12-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD. DE ARR	O B S E R V A C I O N E S



ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 13-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD DE ARR	OBSERVACIONES
GAL	PIEDRA 1 y 2 IFF 1540	2 KC-130		09:45		PIEDRA 1 PIEDRA 2	14:23 14:19	GAL GAL	PIEDRA 1: Vcom.LITRENTA Cap.DESTEFANI My. MENSI PIEDRA 2: Vcom. PESANA 1/T. VACCARO My. GOMEZ
GAL	COBRE	C 130 H	03:30				09:00		My. BOLSI - Trasladó 47 heridos de MLV.
GAL	OF 1317 INDIO IFF 3164	3 M-V	11:11		11:31 - 86 MN Se vuelve el INDIO 3		12:46 12:13 12:46	GAL	INDIO 1-Cap. MAFFEIS INDIO 3-1/T. CALLEJOS INDIO 2-Ten. VALENTE } AOT-Sobre concentración de Tropas. Regresaron los 4 M-V sin atacar porque salieron 1 SEA LYNX y 1 SEA KING a interceptarlos.
	OF 1318 GAUCHO IFF 3163	3 M-V	11:13				12:43 12:43		GAUCHO 1-Cap. DIMEGLIO GAUCHO 3-1/T. ROMAN } Atacó a 1 SEA LYNK (x) GAUCHO 2-Ten.AGUIRRE -Se quedó x fallas en cabecera.
GAL	TRITON OF 1325 IFF 3174	2 M-III	15:18		16:22 - 170 MN se dirigen a GRA por combustible		TRITON 1 17:04 ↑	GAL S/N	TRITON 1: Cap. ARNAU " 2: Cap. BALLESTEROS

									Los INDIOS y GAUCHO en rasante no veían nada por la MET. desfavorable-cortina de agua. Ella TRITON 16:35 puso proa a GRA. TRITON 2-ARR en GRA a las 16:48 TRITON 1- Desde VERTICAL GRA puso proa a GAL.
GAL	YOCKER IFF 3175	1 M-V	(ETO) 17:30 17:45				17:58	GAL S/N	Cap. DIMEGLIO - Bir. en la ría con apoyo del BELL 212.
GAL	OF 1326 BACO IFF 3175	2 MK-62	21:35	SE DESCONOCE SI HUBO EYECCION			00:04		Cap. PASTRAN-Cap. CASADO- 23:20 se informa desde MLV que se ha perdido el eco de BACO 1 -No se contacta ni con VHF, ni con HF. 1/T. RIVOLLIER-1/T.ANINO
GAL	OF 1327 PLUTON IFF 4156	2 M-III	21:55				23:45	GAL S/N	My. SANCHEZ Cap. GONZALEZ
GAL	OF 1328 TERO IFF 3176	MK-62		CANCELADA POR ORDEN DE LA FAS (Trasmitió Sr.Com. TOMAS RODRIGUEZ)					PREVISTAS PARA EL DIA 14 DE JUNIO
GAL	OF 1329 MARTE IFF 4157	2 M-III							Cap. ARNAU Cap. BALLESTEROS
									(x): GAUCHO 1 y 3 efectuaron 2 pasajes tirando con cañones contra un helicóptero SEA LINK agotando la munición, luego pusieron proa a GAL. Estiman que no lograron derribar al Helicóptero.


75

BAJAS PROPIAS

1 MK-62 - BACO 1: Pil. Cap. PASTRAN (Eyectado -fué recuperado por los Británicos en el mar - Informe 07:45/15-JUNIO.
Nav. Cap. CASADO

ANEXO 8

OPERACIONES DEL DIA: 14-JUNIO-1982

AERODROMO DE DESPEGUE	INDICATIVO	TIPO DE AVION	HORA DE DEP.	HORA ETO OM	HORA CONTACTO RADAR/RADIO AL REGRESO	HORA PREVISTA DE ARR. (Con REV + 30')	HORA DE ARR	AD DE ARR	O B S E R V A C I O N E S
GAL	OF 1328 TERO IFF 3176	3 MK-62	CANCELADO POR ORDEN DE LA FAS (Trasmitió Com.TOMAS RODRIGUEZ)						TERO 1 - Pil. Nav. " 2 - Pil. Nav. " 3 - Pil. Nav.
GAL	OF 1329 MARTE IFF 4157	2 M-III							MARTE 1: Cap. ARNAU " 2: Cap. BALLESTEROS

76

77

XI - PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS APLICADOS PARA AON - AOT

1. SISTEMA DE ARMAS MK-62:

Los procedimientos operativos aplicados fueron:

1°) Ataque BTR a Playa de desembarco: 1 empleo a 6 aviones - Interceptado.

2°) Ataque BOR/BTR al Buque Petrolero Hércules: (1 Salida).

3°) Ataque BTR a San Carlos y FITZ ROY: Total 5 empleos a 2 aviones.

4°) Ataque BOH a Monte KENT y a Zona W del Puerto Argentino: Total 2 empleos a 5 y 2 aviones respectivamente.

2. Se plantearon problemas en los diferentes perfiles por ejemplo:

a) Ataque BTR de 2 aviones en Versión BRAVO el día 12 de Junio: Inicialmente los aviones estaban configurados en DELTA (con tanques de puntera) y luego de la eyección fallida de los mismos, por la urgencia de la situación, se propuso desde el CIC GAL un único perfil directo a FITZ ROY, la Orden Fragmentaria estipulaba una ruta con entrada por el N, la que era más segura; se intentó la única ruta posible, no obstante se regresó por falla de Doppler y Radar Altímetro sobre el mar (el numeral iba en un avión T-4 que no posee este equipamiento), formación de hielo en bombas de pilones, borde de ataque y cabina, lo que modificó la autonomía.

b) Otro problema significativo de autonomía de perfil se planteó en el ataque al Petrolero, donde hubo que hacer espera sobre el OM, produciéndose una falla en el transvase por pérdida en manguera del tanque ventral, por lo que un avión aterrizó con 500 Lbs. en MDP (Mínimo operativo 1.500 Lbs).

c) También otro problema se planteó con la OF N° 1316, en la que residuos de fibra de vidrio de los tanques de puntera produjeron el taponamiento de las bombas de combustible del tanque N° 3, que es el tanque que recibe el combustible de los tanques auxiliares (Ventral y de puntera) por lo que no es posible consumir el combustible de los mismos, debiendo un avión regresar sin atacar el OM. Los tanques se experimentaron durante las operaciones reales.

3. En general estos problemas se plantearon por la longitud de los tramos bajos en las penetraciones, para los que no hay tablas de consumo disponibles por debajo de 2.000´ y a más de 350 Kts. Se adjunta tabla de consumo vigente como Anexo - ALFA.

4. Los circuitos de ataque se realizaron en la mayoría de los casos sin visualizar el blanco, tanto en BTR como en Radar MLV, apoyados solo en Doppler y Radar - Altímetro equipamiento, el primero, que necesita ser resituado mediante la identificación visual de algún punto para su control. En cuanto al Radar Altímetro a partir de alturas menores de 200/300 piés, por diseño de lóbulo no es preciso a muy baja altura. El relieve del terreno determinó que al menos en dos oportunidades existiera riesgo de colisión.

5. Según se puede apreciar en el Anexo ALFA, el avión fué empleado más allá de sus capacidades normales a bajo nivel ya que las condiciones del ambiente operacional, esto es, las PAC nocturnas y misiles desembarcados en tierra, obligó a operar a 500/1.000´ y a 400/420 Kts. para el ataque y 450 Kts. para el escape sobre la zona de la cabeza de playa, DARWIN y GANSO VERDE luego del desembarco.

6. En cuanto a las navegaciones de penetración, las mismas se efectuaron a - bajo nivel - 500/800 piés - en formación nocturna, lo que obligó a anular luces de tanques de puntera y experimentar la colocación de luces especiales sobre los planos, apagar luces de sectores de los paneles interiores de la cabina y disminuir otras, debido a los reflejos que se producían por forma esférica de la cabina, El numeral formaba con sus luces de navegación apagadas, y recibió órdenes por el faro de Código Morse del guía.

78

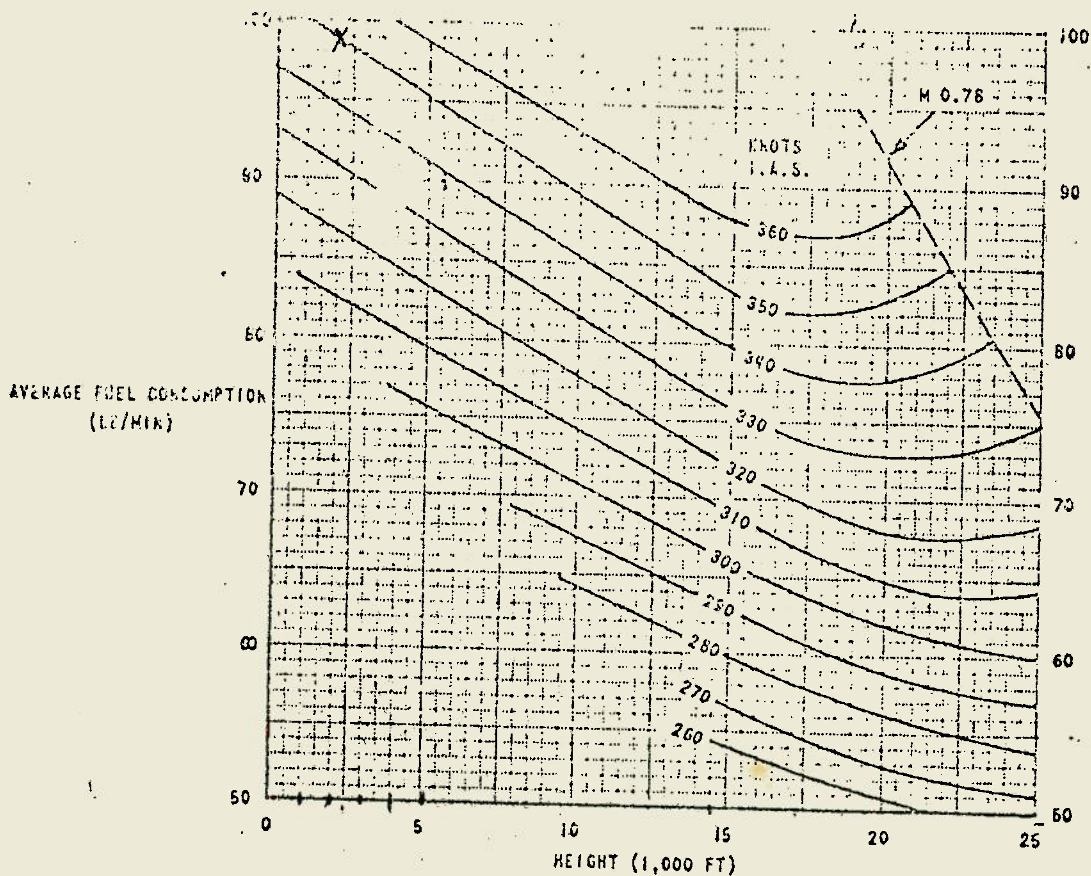
7. En la corrida final de ataque a 10 MN del blanco medidas por Doppler, el guía apagaba las luces y aumentaba su velocidad a 420 Kts.
Luego del lanzamiento en el punto de acuerdo a distancia y curso Doppler y alguna referencia visual con la que se apuntaba con el vértice superior del retículo de la mira fija, en noche clara, se efectuaba escape virando por tiempo a rumbos separados; los aviones se juntaban al ingresar en la cobertura del Radar GAL que los colocaba en final de ILS.

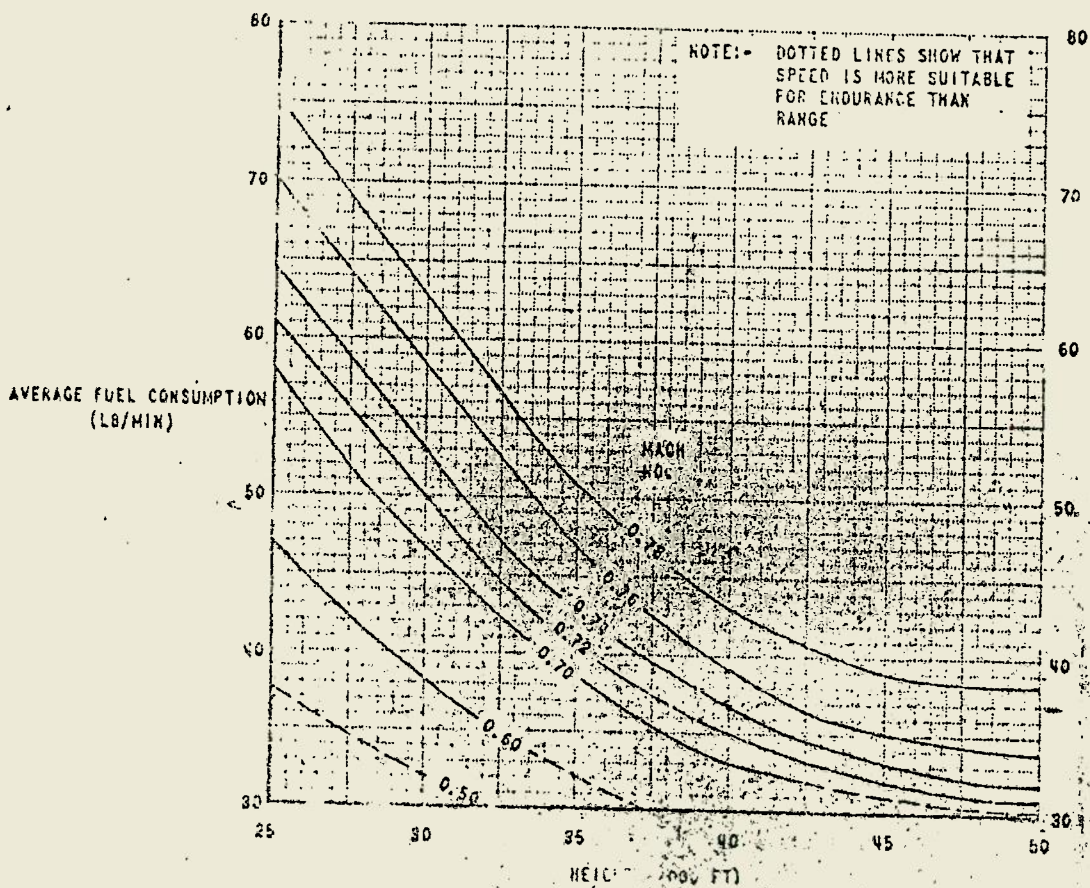
8. Las DIU no contemplan adiestramiento en formación nocturna para el Sistema MK-62, no obstante se realizaron prácticas al empezar a recibir este tipo de Ordenes Fragmentarias.

9. Una vez completado el despliegue a TRE antes y después del redespliegue a GRA para la salida a GEORGIAS, se modificaron y practicaron los perfiles probados para el Marco Regional, incrementando los tramos bajos y el vuelo bajo sobre el mar diurno, para medir consumos y conocimiento de las Islas. Antes del 1º de mayo se planteó la necesidad del redespliegue efectuándose por orden de la FAS todas las previsiones para el redespliegue al AD SCZ debido a que desde TRE con recuperación en GAL-GRA-SCZ-SJU y posterior traslado a TRE para cargar bombas, el sistema de armas no permitía más de un empleo diario, finalmente no se ordenó el redespliegue propuesto.

10. Una vez reiniciadas, el 26 de Mayo, las operaciones (ya que desde el 3 de mayo solo se cumplieron alertas en TRE y MDP para ataque a objetivos del tráfico marítimo), las Ordenes Fragmentarias recibidas imponían volar bajo durante tramos más largos. Se habían instalado Radares en 4 aviones, cuyo domo modificó el consumo y el compensado en vuelo bajo, y también se instalaron tanques de puntera más pesados y con pérdidas por deficiencias de sellado. Todo esto causó rendimientos muy diferentes en los aviones. Los perfiles elaborados con estas modificaciones fueron elevados a la FAS el día 6 de Junio.

79

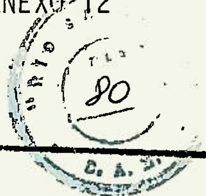




QUICK PLANNING

B2 CLEAN

63



ORDEN FRAGMENTARIA

PRIMERO: Cantidad y tipo de aviones. Indicativo.	
SEGUNDO: Versión combustible. Configuración	
TERCERO: Descripción y ubicación del OM y OM de alternativa. (si corresponde)	
CUARTO: Tarea. Día y hora de ejecución. Día y hora límite.	
QUINTO: Ruta de ida.	
SEXTO: Ruta de regreso.	
SEPTIMO: Señalamiento propias Fuerzas.	
OCTAVO: Organos de control.	
NOVENO: Disposiciones Particulares.	
DECIMO: Punto de control de REV.	
DECIMO PRIMERO: Tipo de REV.	
DECIMO SEGUNDO: Hora de REV.	
DECIMO TERCERO: Punto de control de REV alternativa.	
DECIMO CUARTO: Hora de REV alternativa.	
DECIMO QUINTO: Altitud de REV.	
DECIMO SEXTO: Curso de REV.	
DECIMO SEPTIMO: Frecuencia de REV REV REV Alt.	
DECIMO OCTAVO: Indicativo avión tanque.	
DECIMO NOVENO: Combustible a REV - ELLA ESC	
VIGESIMO: Alternativa en caso de REV negativo.	
VIGESIMO PRIMERO: Control de ruta para tráfico aereo.	

81

FUERZA AEREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad ______ Canal ______ | AUTENTICAR ☐ AUTENTICADO ☐ | Clasificación de Seguridad: S (C) R P — Circundar lo que corresponda | Transmitir ☐ CLARO Recibido ☐ | Nro. de Control

Estación - es Llamada - s

Exceptuada - s

NR 2399 — Estación transmisora ______ Instr. de Transmisión ______

PRECEDENCIA	G. O FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE	
Z Flash / (O) Inmediato / P Prioridad / R Rutina — Circundar lo que corresponda	06 1635	JUNIO	1982	Acusar Conformidad ☐	Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR GALOBJF

EJECUTIVO - S CRVOBJF (X)

INFORMATIVO - S

EXCEPTUADO — Grupos — BT

(X) CFAE

EFECTOS SER CONSIDERADOS EN EL PLANEAMIENTO AL ORDENARSE EJECUCION DE MISIONES A LOS SISTEMAS DE ARMAS OPERANDO DESDE ESTA. SOLICITO EN BASE A EXPERIENCIA RECOGIDA SEAN TENIDOS EN CUENTA LOS SIGUIENTES TIEMPOS QUE SE ESPECIFICAN ENTRE LA RECEPCION DE LA ORDEN FRAGMENTARIA Y EL DESPEGUE PARA DETERMINAR [illegible] EL OBJETIVO: SISTEMA DE ARMAS A-4B y MK 62: COLOCARSE EL EQUIPAMIENTO 10 MINUTOS. PREPARACION DE NAVEGACION Y R.P.V. 01:00 HORAS. TRASLADO AL AVION PUESTA EN MARCHA Y RODAJE A CABECERA 30 MINUTOS PUNTO TOTAL DEL TIEMPO UTILIZADO DESDE ENTREGA DE ORDEN FRAGMENTARIA HASTA DESPEGUE 01:40 HORAS PUNTO SISTEMA DE ARMAS M-III INTERCEPCION: EL TIEMPO ORI[illegible]ADO EN LA ALERTA, COBERTURA Y ATAQUE A TIERRA, SIMILA[illegible]

BT — Grupo Hora — INST. FINAL: CONTINUA AL DORSO............ K...... AR...

	Inicial	Cod. Nro.	Fecha Hora
Entrada Central			
Recibido			
Transmitido			
Retransmitido			
Salida Central			
Recibido Destino			

CONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES: MENSAJE TIPO: DESCIFRADO ☐ CLADITEC ☐ Codirec ☐ METODO: RECEPCION ☐ DIFUSION ☐ INTERCEPTACION ☐

ACLARACIONES:

Referido al mens. ______ Sacar ____ copias

Clasificado SI ☐ NO ☐ — Pg. __ de __ Págs.

Firma — Código Nro. — Promotor o Autorizado — Redactor — Jefe Centro Comunicac.

C6.3 260

[illegible] AÉREA ARGENTINA — MENSAJE

Facilidad / Canal	AUTENTICAR ☐ / AUTENTICADO ☐	Clasificación de Seguridad: S (C) R P — Circundar la que corresponda	Transmitir ☐ CLARO / Recibido ☐ — Nro. de Control

Estación - es
Llamada - s
Exceptuada - s
NR 2391 — Estación transmisora — Instr. de Transmisión

PROCEDENCIA	C O FECHA HORA	MES	AÑO	INSTRUCCIONES DEL MENSAJE
Z Flash (O) Inmediato P Prioridad R Rutina — Circundar la que corresponda	061635			Acusar Conformidad ☐ / Con Momento de Ejecución ☐

PROMOTOR

EJECUTIVO - S

INFORMATIVO - S

EXCEPTUADO ///

Grupos | BT

A SIST[illegible] A-4B Y MK 62. CAMBIO DE CONFIGURACION Y VERSION SIMULTANEA [illegible] CADA 2 HORAS NOTA: [illegible] SE CONTABILIZA DEMORAS POR POSIBLES PROBLEMA DE TRAFICO AEREO (ATERRI[illegible] DE [illegible]LLAS, AVIONES EN EMERGENCIA, ETC.). SE PARTE DE LA BASE DE QUE CADA AVI[illegible]N [illegible] LOS CARROS DE ARMAMENTO CON DOS CONFIGURACIONES DIFERENTES CON SUS ESPOL[illegible] [illegible]OCADAS. SE DEBE CONSIDERAR QUE NO HABRA MODIFICACION A LA ORDEN FRAGMENTARIA Y QUE ESTA FUE TRANSMITIDA COMPLETA EN EL MOMENTO DE SER CONFECCION[illegible]

AG COM 06/06

T	Grupo Hora	INST. FINAL	K	AR

	Inicial	Cód. Nro.	Fecha Hora
[illegible]rado Central			
[illegible]bido			
[illegible]smitido			
[illegible]ansmitido			
[illegible]do Central			
[illegible]bido Destino			

[illegible]ONOCIMIENTO

INSTRUCCIONES ESPECIALES
MENSAJE TIPO: DESDOBLADO ☐
MÉTODO: CIADIREC ☐ Codirec ☐ RECEPCIÓN ☐ DIFUSIÓN ☐ INTERCEPTACIÓN ☐
ACLARACIONES

Firma — Cargo Nro.

COMODORO [illegible] R. RODONI
JEFE BASE "RIO GALLEGOS"

Referido al mens. — Sacar ... copias
Clasificado SI ☐ NO ☐ — Pg. ... de ... Págs.

SECRETO

ANEXO 14

N

RÍA

3500 m.

4000 m.

20mm

12,70

12,70

35mm

• 12,70

20mm

20mm

20mm

SEGURIDAD Y DEFENZA A CARGO DEL EJERCITO

35mm

20mm

20mm

• 12,70

• 12,70

20mm

CONTROL DE EJERCITO

PATRULLAS MOVILES SOBRE RUTA

REFERENCIAS:

PUESTO DE GUARDIA

POSIC... PIEZAS



83

XVI - EQUIPAMIENTO Y VESTUARIO DE TODO EL PERSONAL.

1. SISTEMA DE ARMAS MK-62:

Hasta el día 10 de junio la FAS había provisto DIEZ (10) trajes antiexposición de talles diversos, que eran usados por todos los tripulantes que debían entrar de alerta.

2. Posteriormente se enviaron QUINCE (15) talles grandes, de los que se pudieron adaptar solo CUATRO (4), por razones de mal estado de cuellos y puños resecados.

3. Los trajes tenían una etiqueta que se notaba recientemente cosida a máquina, en la que decía: FECHA DE FABRICACION 1980.

4. La dotación máxima disponible de CATORCE (14) trajes significó una servidumbre ya que en tres oportunidades el Escuadrón estuvo desdoblado en 2 AA DD, con lo que no todos los Tripulantes tenían el traje antiexposición para su utilización.

5. El Escuadrón contó con un total de 15 Tripulaciones (Total: 30 hombres) (TRE-GAL o TRE-MDP).

6. Cuando se efectuaron los relevos de tripulaciones para operar desde GAL en los últimos tres días, no coincidían los talles, planteándose inconvenientes, que fueron solucionados mediante la transferencia por parte del Escuadrón M-V.

XVII - PERSONAL, DEFICIENCIAS Y PROBLEMAS DEL AREA EN EL ASPECTO OPERATIVO.

1. SISTEMA DE ARMAS MK-62.

EXIGENCIAS IMPUESTAS POR EL TIPO DE OPERACIONES ORDENADAS:

Ante la necesidad de contribuir a las operaciones MLV; luego del desembarco, se dió factibilidad a la aproximación nocturna a baja altura y ataque al OM en BTR con apoyo de curso y distancia Doppler y Radar Altímetro, lo que significó un adiestramiento extra en TRE que se pudo cumplimentar solamente en el 30% de las Tripulaciones por no disponer de aviones, ya que se efectuaron permanentes cambios de Versión y Configuración para el doble rol de interdicción sobre el mar y los AOT en la Is.a

2. DEFICIENCIAS:

El personal de Tripulantes expertos arrojaba un factor 1,8 tripulaciones por avión lo que se considera aceptable.

3. PROBLEMAS DE PERSONAL EN EL ASPECTO OPERATIVO:

Se detectó una fuerte influencia en las tripulaciones de los hechos del 1° de mayo. En efecto, en las acciones de esa fecha, 2 Escuadrilla, en circunstancias en que descendían para alcanzar el punto bajo con 50 MN de margen con respecto del punto marcado en la OF 1111 y 1117, se encontraron en medio de buques enemigos que custodiaban a un Portaaviones, el avión guía fué atacado con misiles -/ que le produjeron averías en el plano derecho; la caza interceptora atacó a la / 2da. Ella. que descendió en la misma ruta y derribó al numeral 2. El blanco asignado eran barcazas de desembarco en Puerto Argentino y el armamento con que estaban configurados los aviones obligaba al lanzamiento a 350' de altura mínima, // por lo que se efectuó lanzamiento de CHAFF y maniobras evasivas.

4. Por otro lado, el día 3 de mayo se ordenó la OF 1325 en la que la tarea de los 2 aviones era penetrar hasta un punto próximo a la flota que se creía al N de Malvinas con el objeto de hacer despegar los CI embarcados para que sean atacados por A-4C y M-V de SJU; por razones de último momento la operación se suspen-/ dió y no se avisó a los dos aviones MK-62, pese a mantener enlace normal con el - Radar del CIC CRV.

5. Otro factor que influyó fué el hecho de que no existiera en la FAS un Oficial que conociera el sistema de armas con la profundidad suficiente como para dar factibilidad de un empleo determinado en una tarea desde el momento que se advertía la necesidad de ordenarlo a fin de evitar consultas previas y errores en /// cuando a perfiles de vuelo y autonomía en cada uno de ellos.

6. Desde el principio de las operaciones, incluso antes del 1° de Mayo, se propuso a la FAS un redespliegue a los efectos de evitar diversificar el apoyo en TRE y GAL, a lo que se sumó luego MDP.

7. Este problema generado por la operación en tres Aeródromos, en forma intermitente, sin disponer de avión carguero para mover el apoyo en cantidad de material y personal suficiente, originó múltiples inconvenientes a los Jefes de Ella. que desplegaban para cumplir Ordenes Fragmentarias.

7. Finalmente en los últimos días cuando se pasó a operar en la BAM GAL / (Día 1102:30-JUN-82), se presentó un problema con un Tripulante que fué relevado del vuelo previsto y replegado a TRE.